
MAR
NUESTRA
PERUANO
HISTORIA





*H*ISTORIA

*M*ARÍTIMA *D*EL *P*ERÚ

HISTORIA

Tercera Parte

Han transcurrido cinco décadas desde aquel inspirado momento en el que, a iniciativa del Centro Naval del Perú y del Museo Naval y con el auspicio del Ministerio de Marina, se creó LA COMISIÓN PARA ESCRIBIR LA HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ; la promesa bosquejada entonces por quienes luminosamente la concibieron, hoy es toda una realidad.

En efecto, la labor seria y tesonera de los connotados historiadores, investigadores y científicos del mar encargados de preparar la Primera Parte de la Historia Marítima del Perú –verdadera enciclopedia de nuestro antiquísimo quehacer marítimo– se materializó en doce volúmenes que abarcaron las áreas científica e histórica, está última en sus épocas Prehispánica, Conquista, Colonia, Emancipación y comienzos de la República. La crítica mundial especializada dio su veredicto al considerar a la Historia Marítima del Perú *no solo como el más importante esfuerzo en la materia realizado por un país de habla hispana, sino, también, como la versión más completa y autorizada acerca de nuestra compleja e intensa actividad marítima. La cuarta reimpresión –en menos de diez años– constituyó una clara muestra de su demanda y prestigio internacional.*

Empero, el trabajo fecundo no había concluido; todo lo contrario. El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, sucesor de la Comisión indicada, encomendó a renombrados historiadores –bajo la coordinación de distinguidos almirantes– la difícil tarea de historiar la vida marítima nacional desde mediados del siglo pasado, hasta comienzos del Siglo XX.

El reto era continuar con la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú: La República 1850 a 1919. *Nos complace anunciar que el objetivo fue cabalmente cumplido: Los seis tomos de la Segunda Parte se han publicado, de 1984 al 2013, en catorce volúmenes. Comprende la evolución de nuestra agitada vida republicana con sus hazañas y sus pesares; con sus triunfos y sus derrotas; con sus sinsabores y sus glorias. Casi setenta años de vida republicana con el trasfondo –vivo y permanente– de la realidad marítima en sus múltiples y complejos aspectos: naval, económico, jurídico, político, social, científico, geográfico e internacional.*

Desfilan los acontecimientos del periodo de bonanza con el negocio del guano, así como las nefastas consecuencias de su explotación irracional; los periodos presidenciales de Balta y Pardo en sus diversas y significativas connotaciones; el breve e interrumpido mandato de Prado, los años difíciles que entonces se vivieron;

se profundiza –bajo la luz de una copiosa e interesantísima información– en los avatares que precedieron a la guerra con Chile, las valerosas acciones en las campañas naval y terrestre; se analiza la triste y mísera situación en la que el Perú quedó después de la derrota, resaltando el noble empeño para reconstruir la vida nacional; finalmente, se examina el periodo del afianzamiento de la civilidad y que, para la historia de la Marina de Guerra, representó el resurgimiento de nuestra Escuadra con el arribo de los primeros cruceros, el Almirante Grau *y el* Coronel Bolognesi.

El año 2013, irrumpimos con paso firme en la Tercera Parte, correspondiente a los años 1919 a 1980. El tomo XIV, La República 1919 a 1930, *volumen 1, de la autoría del doctor Raúl Palacios Rodríguez, que ahora sacamos a luz, constituye el primer tomo de esta Tercera Parte, cuyo tema es la historia del Perú a lo largo del siglo XX, centuria extraordinaria para la humanidad por la profusión de cambios inimaginables que la revolución científica y tecnológica trajo al mundo y que trastocó los esquemas tradicionales de la civilización: un gran avance para el hombre, a la par con grandes responsabilidades en su relación con el planeta. El Perú ingresa a la modernidad con el gobierno de Leguía, el Oncenio, de 1919 a 1930: se asienta como República en el conjunto de las naciones; se recupera económicamente y otra vez disfruta de una prosperidad –¿falaz? – explotando recursos naturales que el mundo requiere para el progreso material y tecnológico: petróleo, cobre, caucho, azúcar, algodón. Avanza con el siglo, se alinea definidamente en el bloque occidental, dentro de la órbita del imperialismo de Estados Unidos; define su identidad como nación; ordena el aparato estatal, especialmente en lo económico y, para bien o para mal, define sus fronteras. Se aprecia una paulatina transferencia de la sociedad con nuevos actores políticos, económicos y sociales, que plantean un escenario en el que las clases sociales emergentes demandan derechos y en el que intervienen nuevos partidos políticos de connotaciones internacionales: el partido aprista y el partido comunista.*

El contenido de la Tercera Parte constituye una visión del Perú y de la Institución Naval desarrollándose a través de los sucesivos gobiernos militares y constitucionales que medran y se relevan al influjo de los acontecimientos mundiales: la Gran Guerra, el crac financiero de 1929, la Segunda Guerra Mundial, la Guerra Fría, etc. Hasta el icónico año 1980, en que se introduce en el destino del Perú un elemento siniestro y perturbador: el terrorismo y la guerra subversiva, que van a gravitar sobre la vida nacional por más de veinte años, hasta cerrar el Siglo y el Milenio. Este será el tema de la Cuarta Parte de la Historia Marítima del Perú.

*I*NSTITUTO *D*E

CONSEJO DIRECTIVO

Calm.
Valm.
C. de N.
Calm.
Calm.
Calm.
Valm.
Valm.
Calm.
Calm.
C. de N.
Dr.

*E*STUDIOS *H*ISTÓRICO-*M*ARÍTIMOS *D*EL *P*ERÚ

Raúl Parra Maza	Presidente
Carlos Gamarra Elías	Vicepresidente
John Rodríguez Asti	Secretario Ejecutivo
Eduardo Reátegui Guzmán	Tesorero
Fernando Grau Umlauff	Presidente de la CEEM*
Francisco Yábar Acuña	Presidente de la COIDH**
Óscar Anderson Noriega	Presidente de la CCTI***
Reynaldo Pizarro Antram	Director
Jorge Brousset Barrios	Director
Jean Jesu Doig Camino	Director
Juan Carlos Llosa Pazos	Director
Héctor López Martínez	Director

* Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos
** Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico
*** Comisión de Ciencia, Tecnología e Innovación

Miembros de Número Civiles y Oficiales de Marina

Calm.	Héctor Absi Concha
Valm.	Óscar Anderson Noriega
Calm.	Frank Boyle Alvarado
Calm.	Jorge Brousset Barrios
Dr.	Rubén E. Cáceres Zapata
Calm.	Melitón Carvajal Pareja†
Calm.	Fernando Casaretto Alvarado†
Calm.	Andrés Alberto Chiarella Caballero
Dr.	José Agustín de la Puente Candamo
Emb.	José de la Puente Radbill†
Calm.	Jean Jesu Doig Camino
Dra.	Hilda Elías de Zevallos
Valm.	Carlos Gamarra Elías
Calm.	José G. García Valdivieso
Valm.	Luis Giampietri Rojas
Calm.	Fernando Grau Umlauff
C. de N.	José Luis Guerola Lazarte
C. de N.	Jorge Guerrero Lang
Dr.	Oswaldo Holguín Callo
C. de N.	Juan Carlos Llosa Pazos
Dr.	Héctor López Martínez
	Cristóbal Miletich Souza-Peixoto
Rev.	Padre Armando Nieto Vélez, S. J.†
Valm.	José Luis Noriega Lores
Dr.	Fabián Novak Talavera
Dr.	Raúl Palacios Rodríguez
Valm.	Alfonso Panizo Zariquiey
Calm.	Raúl Parra Maza
Valm.	Reynaldo T. Pizarro Antram
Dra.	Beatriz Ramacciotti de Cubas
Calm.	Eduardo Reátegui Guzmán
C. de N.	John Rodríguez Asti
Dr.	Miguel Ángel Rodríguez Mackay
Dra.	María Rostworowski de Diez Canseco†
Dra.	Miriam Salas Olivari
Dr.	Lizardo Seiner Lizárraga
Calm.	Héctor Soldi Soldi
Dr.	Luis Enrique Tord Romero†
Calm.	Jorge Villalobos Urquiaga
Calm.	Francisco Yábar Acuña
Dr.	Ernesto Yepes del Castillo
Valm.	Ricardo Zevallos Newton†

Miembros Correspondientes

Gral.	José Cervera Pery
Dr.	Enrique Amayo Zevallos
Calm. ARA	Laurio H. Destéfani
Dr.	Robert Lewis Scheina
Dr.	Julio Macera Dall'Orso
Dr.	Darío Manfredi
Dr.	Alfredo Moreno Cebrián
Dr.	Eusebio Quiroz Paz Soldán†
Srta.	Isabel Ramos Seminario
Dr.	Jorge Rosales Aguirre
Dr.	Luis Alberto Montes Bellina

Tercera Parte

La República 1919 a 1930
El Oncenio.
Gobierno de Augusto B. Leguía
Dr. Raúl Palacios Rodríguez.
Tomo XIV – Volúmenes 1, 2 y 3

La República 1930 a 1945
Caída de Leguía. Luis M. Sánchez Cerro,
presidente, 1931–1933
Gobierno de Benavides, 1933–1939
Primer gobierno de Manuel Prado, 1939–1945
Dr. Lizardo Seiner Lizárraga y
C. de N. John Rodríguez Asti
Tomo XV – Volúmenes 1 y 2

La República 1945 a 1962
Gobierno de José Luis Bustamante y Rivero,
1945–1948
Tercer militarismo. Gobierno de Manuel A.Odría,
1948–1956
Segundo gobierno de Manuel Prado, 1956–1962
Tomo XVI – Volúmenes 1 y 2

La República 1962 a 1980
Golpe de Estado de las Fuerzas Armadas, 1962
Primer gobierno de Fernando Belaunde, 1963–1968
Golpe de Estado de las Fuerzas Armadas, 1968
Gobierno Revolucionario, 1968–1980
Juan Velasco Alvarado - Francisco Morales Bermúdez
Tomo XVII – Volúmenes 1, 2, 3 y 4

LIMA – PERÚ 2018

Asesoramiento Técnico

Coordinador General
Contralmirante Raúl Parra Maza

Revisión de originales y corrección
Rosario Calmet Aranguren

Índices
Esperanza Navarro Pantac

Coordinador de Edición
Julio Alva Flores

Investigación fotográfica, bibliográfica y escaneado
Sr. Neil Cárdenas Lezameta

Diagramación
Inversiones Iakob S.A.C.



HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ—LA REPÚBLICA 1919 a 1930
AUTOR: RAÚL PALACIOS RODRÍGUEZ

Primera Edición, Diciembre 2018
Fecha de Impresión, 20 Diciembre 2018
Tiraje 500 ejemplares

HECHO EL DEPÓSITO LEGAL EN LA BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERÚ N° 2018-19329
ISBN (Obra Completa) 978-9972-633-03-4
ISBN (Tomo XIV, Vol. 2) 978-9972-633-20-1

Reservados todos los derechos de reproducción total o parcial,
la fotomecánica y los de traducción.

© INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
Calle El Pedregal de San Ángel 227 – Santiago de Surco - Telfs.: 270-2690
E-mail: presidencia@iehmp.com
biblioteca@iehmp.com

Printed in Peru
Impreso en el Perú
Inversiones iakob S.A.C
Av. Iquitos 1481- Lima 13
Telf.: 01 296-3911
E-mail: ventas.inversionesiakob@gmail.com



*H*ISTORIA

La República

*M*ARÍTIMA *D*EL *P*ERÚ

1919 a 1930 /

TOMO XIV
VOLUMEN 2

Raúl Palacios Rodríguez

*I*NSTITUTO *D*E *E*STUDIOS
*H*ISTÓRICO-*M*ARÍTIMOS *D*EL *P*ERÚ

LIMA-PERÚ 2018

Índice

Pág.

INTRODUCCIÓN 23

PRIMERA PARTE
LA ACTIVIDAD MARITÍMA, FLUVIAL Y LACUSTRE

CAPÍTULO I
EL QUEHACER MARÍTIMO

1. LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA 29
   a. Nomenclatura y clasificación de los puertos costeños 29
   b. Las obras portuarias del Callao: la construcción del "Terminal Leguía" 54
   c. La adquisición del muelle y dársena del Callao en 1929 66
   d. El estado de los muelles y el afán de Leguía de mejorarlos 72
   e. El hundimiento del dique flotante del Callao en 1930 86
   f. El servicio de faros, boyas y balizas en el litoral 89

2. EL COMERCIO MARÍTIMO 95
   a. Fundación, evolución y ocaso de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao 95

b. La preeminencia de las compañías navieras extranjeras en el tráfico nacional 145
c. El servicio de cabotaje y la Ley de Cabotaje de 1928 167
d. La reforma del régimen aduanero 174
e. El servicio de capitanías y el nuevo Reglamento de Marina Mercante y Capitanías de 1922 186
f. El fallido proyecto de la ley sobre practicaje de 1921 189
g. La Compañía Administradora del Guano y el tráfico del fertilizante marino 191

3. LA ACTIVIDAD PESQUERA 204
a. La fundación de la Escuela de Pesquería y Salazón en 1920 204
b. Las distintas disposiciones sobre la pesca en el litoral 211
c. La creación de la Policía Pesquera del Litoral nacional en 1928 222

4. EL TRABAJO PORTUARIO 230
a. El panorama del movimiento obrero peruano en el tránsito del siglo XIX al XX y la influencia del anarquismo 230
b. El trabajador portuario y su peculiar quehacer laboral 235
c. La supresión de las milicias navales y la reorientación del trabajo portuario a partir de 1919 242
d. Sociedades y sindicatos del puerto del Callao 244
e. Conflictos y reivindicaciones laborales del sector portuario 246

NOTAS AL CAPÍTULO 265

CAPÍTULO II
EL TRÁFICO FLUVIAL

1. LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA 277
a. El puerto de Iquitos 277
b. Los otros puertos fluviales de la Amazonía 308

2. EL COMERCIO FLUVIAL 311
a. La marina mercante fluvial 311

b. Países, rutas y productos de envío y retorno 329

NOTAS AL CAPÍTULO 332

CAPÍTULO III
LA ACTIVIDAD LACUSTRE

1. LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA 337
   a. El puerto de Puno 337
   b. Otros puertos lacustres 354

2. EL COMERCIO LACUSTRE 354
   a. El tráfico binacional: Perú-Bolivia 354

NOTAS AL CAPÍTULO 357

SEGUNDA PARTE
LA VIDA INSTITUCIONAL DE LA MARINA DE GUERRA

CAPÍTULO IV
LA SITUACIÓN DE LA ARMADA NACIONAL EN EL TRÁNSITO DEL SIGLO XIX AL XX

1. LA POSGUERRA CON CHILE: ETAPA DE OCASO Y POSTRACIÓN 361

2. EL ADVENIMIENTO DE LA NUEVA CENTURIA: ETAPA DE RESURGIMIENTO Y RECUPERACIÓN 367

3. EL ONCENIO DE LEGUÍA: ETAPA DE MODERNIZACIÓN Y CONSOLIDACIÓN INSTITUCIONAL 375

4. LOS AFANES INNOVADORES AL INTERIOR DE LA INSTITUCIÓN NAVAL: EL ROL DE LOS JÓVENES OFICIALES 377

NOTAS AL CAPÍTULO 387

CAPÍTULO V
LA CREACIÓN DEL MINISTERIO DE MARINA

1. LA LEY N° 4003 DE 13 DE OCTUBRE DE 1919 QUE AUTORIZÓ DICHA CREACIÓN 395

2. EL NOMBRAMIENTO DEL CONTRALMIRANTE JUAN MANUEL ONTANEDA COMO MINISTRO DE MARINA Y SU POSTERIOR CENSURA 426

3. LOS SUCESIVOS MINISTROS DE MARINA (1921-1930) 445

4. LAS ULTERIORES REORGANIZACIONES EN LA ESTRUCTURA DEL MINISTERIO DE MARINA 468

5. LA CREACIÓN DEL MINISTERIO DE MARINA Y AVIACIÓN EN 1929 Y SUS ANTECEDENTES 482

NOTAS AL CAPÍTULO 494

CAPÍTULO VI
LA MISIÓN NAVAL AMERICANA

1. GÉNESIS DE SU PRESENCIA EN EL PERÚ: PRECEDENTES HISTÓRICOS 499

2. NATURALEZA, ALCANCES Y CONDICIONES DE LOS CONTRATOS DE PERMANENCIA DE LOS OFICIALES NORTEAMERICANOS 503

3. MIEMBROS INTEGRANTES DE LA MISIÓN NAVAL AMERICANA: ANTECEDENTES, TRAYECTORIA Y ARRIBO AL PAÍS 514

4. LA MISIÓN NAVAL AMERICANA Y SU MÚLTIPLE Y FECUNDA LABOR REALIZADA EN EL SENO DE LA INSTITUCIÓN NAVAL: SIGNIFICADO HISTÓRICO 551

NOTAS AL CAPÍTULO 563

CAPÍTULO VII:
LOS CENTROS DE FORMACIÓN E INSTRUCCIÓN NAVAL

1. LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ 569
   a. El nombramiento de Charles Gordon Davy como director 569
   b. El desarrollo institucional de la Escuela Naval durante el Oncenio 588

c. La estructura curricular 745
d. Los "Cruceros de Verano" 759
e. La creación del Cuerpo Único 807
f. El fomento de los deportes 808
g. La infraestructura 828
h. La frustrada adquisición del buque-escuela *Presidente Leguía* 863

2. LA ESCUELA DE HIDROAVIACIÓN DE ANCÓN 870

3. LA INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL SUBALTERNO COMO ACCIÓN FUNDAMENTAL Y PRIORITARIA DE LA MARINA DE GUERRA 955
a. La Escuela de Pilotos y Maquinistas Mercantes 969
b. La Escuela de Especialidades 974
c. La Escuela de Aprendices Navales 975
d. La Escuela de Torpedistas 989
e. La Escuela de Radio-Electricistas 991

4. LA ESCUELA DE SUBMARINOS: ANTECEDENTES Y FUNDACIÓN 1000

5. LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL DEL PERÚ: ANTECEDENTES Y FUNDACIÓN 1004

NOTAS AL CAPÍTULO 1014

ANEXOS

ANEXO N° 1 LAS OBRAS PORTUARIAS DEL CALLAO 1024

ANEXO N° 2 LEY DE CABOTAJE DE 1928. LEY DE PILOTAJE Y PRACTICAJE DE 1932 1028

ANEXO N° 3 INFORME QUE PRESENTA LA COMISIÓN AUXILIAR QUE EL MINISTERIO DE MARINA HA PUESTO A DISPOSICIÓN DE LA COMISIÓN PARLAMENTARIA DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS, REVISORA DE LA COMPAÑÍA PERUANA DE VAPORES Y DIQUE DEL CALLAO 1031

ANEXO N° 4 CONTRATO DE LOS MIEMBROS DE LA MISIÓN NAVAL DE LA MARINA DE GUERRA AMERICANA 1041

ANEXO N° 5 LA INICIACIÓN DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ 1070

BIBLIOGRAFÍA 1087

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES 1093

ÍNDICE GENERAL 1099

INTRODUCCIÓN

Desde un inicio de la investigación en 2010 y con el propósito de ofrecer una visión global e integral del Oncenio de Leguía, se juzgó conveniente orientar nuestra pesquisa histórica al análisis de los siguientes seis ejes temáticos:

a. Espacio, población y quehacer internacional
b. El acontecer político
c. La actividad económica
d. La realidad social
e. El desarrollo educacional, cultural y tecnológico
f. El simbolismo festivo: Leguía y la celebración de los dos Centenario patrios.

De este modo, el primer volumen del presente tomo (publicado en el 2015) examina analítica y críticamente cada una de dichas variables en función de la documentación y de la bibliografía consultadas, evitando caer en la antigua y perniciosa polarización alrededor del personaje principal de esos días: Augusto B. Leguía. Recordemos que la apología sumisa y la diatriba extrema, fueron las dos tenazas que se emplearon para juzgar, a su manera, al gobernante y a su entorno palaciego. Superando dicha dicotomía, en el citado volumen se examina al hombre (Leguía) con sus virtudes y sus defectos; y se analiza el periodo (Oncenio) con todo lo positivo que pudo acarrear, pero también con sus nefastas consecuencias en algunos aspectos de la vida nacional de entonces y de los tiempos que le siguieron. En nuestro análisis, estuvo también presente la convicción de que el Oncenio, por encima de toda consideración a favor o en contra, representa

innegablemente una etapa crucial y definitoria en el devenir de la Historia del Perú de la vigésima centuria. Bajo esta particular percepción histórica, el autor juzga, pues, que el objetivo trazado inicialmente logró ser alcanzado, no obstante, la amplitud y la complejidad temática que caracterizó a ese prolongado decenio.

En el volumen segundo que ahora entregamos, el ámbito temático es, obviamente, mucho más restringido y orientado al campo específico de lo marítimo y lo naval en el lapso de los años correspondientes al mismo periodo (1919-1930). En este sentido, para una exposición fluida y comprensible, se ha dividido el texto en dos grandes partes. La primera, relacionada con la actividad marítima, fluvial y lacustre en general, es desarrollada a través de tres capítulos con sus respectivas notas. La segunda, referida propiamente a la vida institucional de la Marina de Guerra, es examinada mediante cuatro sendos capítulos con las notas del caso. Lo que se busca es que, a través de estos dos grandes bloques temáticos, el lector tenga no solo una mirada horizontal de las situaciones o de los hechos vinculados a ambos, sino también una visión vertical al interior de cada uno de ellos. Se pretende que ambas miradas o perspectivas se aglutinen en un todo, a fin de lograr la unidad conceptual del análisis.

Sobre la Primera Parte del texto (capítulos I, II y III) se puede decir lo siguiente. El estudio del quehacer marítimo en el contexto histórico es, sin duda alguna, el hilo conductor de la monumental Historia Marítima del Perú *(obra magna y principal del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú). En consecuencia, en el presente volumen se reitera esa intencionalidad con idéntico afán, relieve e interés. En efecto, a través de los tres capítulos que sustentan ese primer bloque, se hace un balance de cómo evolucionó y desarrolló la actividad marítima en general durante la década de 1920, resaltando sus aspectos más significativos en términos de calidad, servicio y aprovechamiento. Se analizan temas tan relevantes como la infraestructura portuaria, el movimiento portuario, la actividad pesquera y el trabajo portuario con sus múltiples e importantes incidencias en la vida nacional y local. Igualmente, se hace hincapié no solo en la actitud gubernamental para desarrollar e implementar determinadas medidas a favor de la mencionada actividad, sino también en el celo que dispensó la Superioridad Naval a la ejecución y supervisión de las indicadas acciones o disposiciones emanadas con carácter oficial. Por último, se analizan los vaivenes e incertidumbres de diversa índole que acompañaron a la actividad marítima, fluvial y lacustre en su conjunto, sirviendo como consulta primordial el*

libro monográfico Los Puertos del Perú *(Lima, 1986) del capitán de fragata Miguel Flórez Nohesell, pionero en su género.*

En cambio, la Segunda Parte (capítulos IV, V, VI y VII) está orientada al estudio institucional de la Marina de Guerra en su diversos roles y dimensiones (análisis que por su amplitud y trascendencia será complementado en el volumen tercero con otros temas de semejante envergadura que será editado próximamente). El capítulo IV, es una síntesis histórica de la situación crítica que vivió la Armada Nacional al término de la guerra con Chile y durante su paso del siglo XIX al siglo XX, describiendo en detalle las tres etapas de ese lento y complejo proceso: postración, recuperación y modernización. Mención especial en esta consolidación institucional, se hace del papel que desempeñaron los jóvenes oficiales que, por sus méritos personales, tuvieron la oportunidad de viajar al extranjero en misión de estudios y que a su retorno bregaron (a menudo con una abierta oposición de algunos jefes antiguos) por un cambio radical al interior de su relegada institución. Con el tiempo, varios de ellos ocuparon cargos jerárquicos en la entidad naval, ostentando el grado superior de contralmirante.

El capítulo V, está referido a un acontecimiento de particular trascendencia en la añosa historia de la Marina de Guerra del Perú: La creación del Ministerio de Marina en octubre de 1919; hecho sin precedentes y vinculado a la preocupación de los mencionados jóvenes oficiales que lidiaron tenaz y afanosamente por lograr ese antiguo y sentido objetivo: despojarse de la dependencia del Ejército con el que convivía en desigualdad de condiciones al interior del Ministerio de Guerra y Marina. La ruptura o separación, sin duda alguna, representó un hito histórico y favoreció a nuestra Armada no solo en términos de elevar su estatus institucional, sino también en la asignación de mayores recursos presupuestales que permitieron su modernización y mejoras en todo sentido. Nota singular de esta feliz determinación –y se debe ponderar sin temor a la crítica histórica– fue la decisión política asumida por el presidente Leguía de autorizar la indicada creación; lo mismo debe decirse de la entonces Asamblea Nacional que, en memorable sesión del 8 de octubre del citado año, aprobó por unanimidad su creación en medio de aplausos y aclamaciones. La ciudadanía y la opinión pública en general aprobaron y festejaron dicha decisión, largamente anhelada en el sentir colectivo. De inmediato, se analiza el rol decisivo que jugó el contralmirante Juan Manuel Ontaneda (recién ascendido) como ministro de la flamante

Cartera; hombre probo, recto y con enorme ascendencia entre sus camaradas de armas, el marino piurano sentó las bases para impulsar desde tan alto cargo la consolidación de la Armada Nacional, contando con el permanente apoyo del mandatario lambayecano. Infortunadamente, un incidente casi doméstico y pueril llevó a que en marzo de 1921 la Cámara de Diputados aprobara lo que consideramos una desmedida e injusta censura, provocando la renuncia irrevocable de nuestro personaje; permaneció al frente de su Portafolio alrededor de diecisiete meses. A partir de entonces, se sucedieron varios ministros entre civiles y marinos; labor que se examina en el apartado siguiente. Las sucesivas reorganizaciones o modificaciones que se operaron en la estructura del Ministerio (como suele ocurrir con el advenimiento de un nuevo ministro), también ameritan un estudio crítico. Por último, se aborda la creación del Ministerio de Marina y Aviación en 1929, subrayando sus antecedentes más resaltantes.

La Misión Naval Americana y su vasta, fecunda e intensa labor a favor de nuestra Marina de Guerra, es materia de análisis del capítulo VI. Su presencia, desde todo punto de vista, revistió una enorme importancia por el despegue y transformación definitiva de la institución naval en su conjunto; sobre esto, los juicios son unánimes en reconocer el sinnúmero de beneficios que entonces se lograron, muchos de los cuales aún perviven en el seno de la institución. El capítulo –como no podría ser de otra manera– se inicia con el estudio del por qué de la presencia de la Misión en nuestro país, resaltando sus precedentes históricos más significativos. En este caso, nuevamente la acción personal del presidente Leguía se hizo presente; las razones o causas que lo impulsaron a tomar tal decisión se examinan en relación al contexto tanto interno como externo de la época. Luego se estudian los alcances y las condiciones de los contratos que hicieron posible el arribo y la permanencia de los diferentes integrantes de la Misión (en total, fueron dieciocho los jefes norteamericanos que en distintos momentos se sucedieron). Asimismo, no obstante las limitaciones o las carencias de las fuentes de información, hacemos una aproximación biográfica de cada uno de los indicados personajes, destacando su actuación en nuestro medio. Cerramos el capítulo, haciendo un balance crítico acerca de la múltiple y destacada labor cumplida por la expresada Misión, poniendo el énfasis en su significado histórico.

Finalmente, el capítulo VII, el más extenso de todos, constituye un balance descriptivo de los principales centros de formación e instrucción naval que por entonces tuvieron una significativa

vigencia al interior de la Armada Nacional. En primer término, abordamos el estudio de la Escuela Naval del Perú, Alma Mater *de la oficialidad peruana, destacando el nombramiento y el magnífico rol ejercido por el capitán de navío, Charles Gordon Davy, como legítimo mentor de ella por más de una década. Sobre este asunto, igualmente, los juicios son unánimes en ponderar su permanente y fructuoso accionar y su innegable empatía con los centenares de jóvenes cadetes que pasaron por esas aulas en distintos momentos. Hombre de estatura diminuta, pero de noble corazón y alta calidad humana, el "Gringo Davy" (como así cariñosamente lo llamaban los cadetes) supo ganarse la simpatía y el respeto de quienes le rodeaban. Se analiza también, año tras año y de manera puntual, el desarrollo institucional de la Escuela durante el dilatado Oncenio, elaborando algo así como una* petit histoire *de la vida cotidiana de la importante entidad educativa. Se examina la estructura curricular con sus asignaturas, horarios, metodologías, estrategias educativas, soportes didácticos, evaluaciones, docentes, laboratorios y repertorios bibliográficos. Todo, bajo el diseño, control y supervisión de los denominados "Departamentos", creación del citado director en base a lo experimentado en la célebre Academia Naval de Annapolis. Los famosos y ansiados "Cruceros de Verano", la creación del Cuerpo Único de la Armada, el fomento importantísimo de los deportes (con récords nacionales e internacionales de los atletas marinos) y la evolución de la infraestructura del plantel (en tierra y a bordo), son también parte fundamental de nuestro análisis crítico. La frustrada adquisición del buque-escuela* Presidente Leguía *cierra el contenido del presente apartado.*

Simultáneamente a todo lo anterior, en este último capítulo se examina con detenimiento la no menos importante Escuela de Hidroaviación Naval que funcionó en el balneario norteño de Ancón y que desde sus inicios se convirtió en el fructífero semillero de los futuros aviadores. Osados "aventureros del aire", algunos oficiales perecieron en el ejercicio de su labor, marcando con ello –en frase luminosa de Jorge Basadre– el comienzo del "martirologio naval". Por otro lado, se hace un balance de la instrucción del personal subalterno como acción fundamental y prioritaria de la Marina de Guerra, analizando la fundación y el desempeño de las siguientes instituciones educativas: Escuela de Pilotos y Marinos Mercantes, Escuela de Especialidades, Escuela de Aprendices Navales, Escuela de Torpedistas y Escuela de Radio-Electricistas. Finalmente, examinamos (a la luz de la información existente) la fundación de la ya centenaria Escuela

de Submarinos y la creación de la pionera Escuela Superior de Guerra Naval; ambas, de meritorio y reconocido prestigio en el país y fuera de él a lo largo del tiempo.

Cerramos el presente volumen, a semejanza del primero, consignando no solo la bibliografía consultada, sino también un conjunto de anexos que permiten ampliar el análisis de determinados temas y el índice general correspondiente. Es pertinente en esta ocasión, expresar nuestra viva y reiterada gratitud a todas aquellas personas que, directa e indirectamente, prestaron su valioso concurso. Al contralmirante Raúl Parra Maza, presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, por su permanente interés en el avance y culminación del presente volumen y por el apoyo logístico brindado. A la historiadora e investigadora Rosario Calmet Aranguren, coordinadora académica, por la acuciosa e invalorable revisión del texto. A la señora Elba Zumaeta Vallejos, secretaria del Instituto, por haber digitado la mayoría de los capítulos aquí consignados. A la bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac, que ayudó también eficientemente en la revisión e implementación gráfica, así como en la elaboracion de los índices. A Julio Alva Flores por su seria responsabilidad en la búsqueda e identificación de las fotografías e ilustraciones, así como en el cuidado de la edición. A Neil Cárdenas Lezameta, siempre listo a brindar gentilmente las fuentes de información y a identificar el material fotográfico idóneo. Y, por último, a mi esposa Gloria Winffel Ríos que, como en ocasiones anteriores, leyó, revisó y corrigió los originales con el esmero y la pulcritud que le caracterizan.

Lima, noviembre del 2018
RAÚL PALACIOS RODRÍGUEZ

PRIMERA PARTE

LA ACTIVIDAD MARÍTIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE

Capítulo I
EL QUEHACER MARÍTIMO

1. LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

A. NOMENCLATURA Y CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS COSTEÑOS

En su detallada y monumental monografía *Los puertos del Perú* (1985) su autor, el capitán de fragata (r) Miguel Flórez Nohesell, subraya la antigua afirmación de que los puertos, merced a la circunstancia histórica de ser enlace de la actividad marítima, fueron y son "las llaves de la economía y el calendario de sucesivos y variados acontecimientos históricos de cada país"[1]. En el caso nuestro, esa aseveración adquiere plena y absoluta validez. País marítimo por excelencia de antigua data y, los puertos peruanos han sido y continúan siendo los puentes no solo de nuestra comunicación con el exterior, sino también la principal vía de embarque de nuestros productos de exportación y viceversa. En las páginas que siguen, precisamente examinamos la naturaleza, el rol y la evolución de la actividad portuaria durante la prolongada administración leguiísta, haciendo hincapié, por razones obvias, en el puerto del Callao el más importante de la República ayer como hoy. Igualmente, hacemos una breve referencia a determinados puertos que, por la información ubicada y recopilada, permite una descripción particular; es el caso de los puertos Pizarro, Matarani, Mollento, Paita, Ancón, Talara, Salaverry e Ilo.

Como bien lo señala el citado autor, con el advenimiento del siglo XX la actividad portuaria en el país adquirió una dimensión extraordinaria, muy lejos de la que había tenido en épocas pasadas. Sin duda alguna –como ya se mencionó en el volumen 1, Tomo XIV de la *Historia Marítima del Perú* (2015)– ello se debió primordialmente a los significativos cambios socioeconómicos, al desarrollo del comercio de nuestro país y al aumento de la producción y consumo interno. El estallido de la Primera Guerra Mundial, la inauguración del servicio del Canal de Panamá y la apertura del mercado norteamericano a nuestros productos igualmente ejercieron efectos positivos en el aumento y desarrollo de dicha actividad y de la economía en su conjunto. Esta tendencia expansiva se reflejó con nitidez en el lapso de 1919-1930 que aquí estamos analizando.

En efecto, durante la indicada década la actividad portuaria no solo alcanzó un notable avance en términos operativos, sino que también mereció una especial atención del régimen progresista de Leguía. En su primer *Mensaje* al país en 1919, el flamante mandatario manifestó con absoluta convicción: "El poseer un rico y extenso litoral con un mar proverbial, nos obliga a poner énfasis en los asuntos: potenciar nuestra gloriosa Marina de Guerra y modernizar nuestros puertos costeños. A ellos dedicaremos los esfuerzos y los recursos que sean necesarios"[2]. Bajo esta convicción, diversos puertos (el Callao, sobre todo) recibieron mejoras en su infraestructura, en su organización y en su funcionamiento. Pero ¿cuáles fueron los puertos que operaron durante ese periodo?, ¿cuál fue su clasificación y qué características presentaban?, ¿qué entidad ejercía la administración y el control de los terminales y actividades portuarias? Al iniciarse el Oncenio, la clasificación de los puertos prácticamente continuaba siendo aquella que el Código de Comercio de 1907 había establecido a nivel nacional; es decir: a) puertos mayores, b) puertos menores, c) caletas habilitadas y d) caletas ocasionales.

Los primeros (llamados también puertos de primera) a su vez eran de las categorías: de depósito y al inmediato despacho; ello, se debió a la existencia e inexistencia de almacenes fiscales para depósito indefinido de mercaderías. En los puertos de depósito, la mercadería al descargarse ingresaba a los almacenes fiscales, en los cuales permanecía por cuenta de los interesados, quienes podían despacharla total o parcialmente, o reembarcarla si así convenía a sus intereses. En los puertos de inmediato despacho, la mercadería era despachada, una vez en tierra, con destino fijo y de manera perentoria a los respectivos compradores. En cualquier caso, en los puertos mayores existían administradores de aduana y, por lo común, agentes aduaneros.

Hay que señalar que con fecha 4 de agosto de 1922, el diputado Víctor Mac Cord presentó un proyecto de ley por el cual, en todos los puertos mayores de la República, donde existiera un hospital, se cobrara semestralmente a todos los buques mercantes, de vela o de vapor, nacionales o extranjeros que entren a ellos, un derecho de dos centavos por tonelada de registro. Este derecho sería cobrado por la Sociedad de Beneficencia del lugar, la cual tendría la obligación de asistir gratuitamente a los marineros de buques mercantes que ingresasen al nosocomio, cualquiera fuese su nacionalidad o procedencia. El pedido pasó a la Comisión de Comercio de la Cámara de Diputados integrada por los representantes Arturo Pérez Figuerola, Armando R. Reinoso y Guillermo Martínez. Con fecha 27 de setiembre dicha comisión en base a lo informado por el ministro de Hacienda (opinión favorable) y al antecedente de que en el puerto del Callao se cobraba dicho impuesto desde cincuenta años atrás sin resistencia de ningún género, propuso la aprobación del proyecto. Del mismo temperamento, fue la opinión de la Comisión Principal de Hacienda integrada por los diputados Fermín Málaga Santolalla, Guillermo Mármol y Eloy Castro. Por lo tanto, en su sesión del 5 de octubre (sin debate y de acuerdo a los dos dictámenes emitidos) la Cámara de Diputados aprobó la iniciativa del diputado Mac Cord (*Diario de Debates*. Cámara de Diputados. Legislatura Ordinaria, 1932).

Sin embargo, posteriormente la Ley N° 6764 estableció que el cobro debía ser trimestralmente y no semestralmente como se había acordado. Dice:

> "Ley N° 6764. EL Presidente de la República, Por cuanto: el Congreso ha dado la ley siguiente: El Congreso de la República Peruana ha dado la ley siguiente: Artículo único.– Modificase la Ley N° 4605, en el sentido de que el derecho de Hospital de diez centavos de sol, creado a favor de la Sociedad de Beneficencia del Callao, será trimestralmente en lugar de semestral como se establece en el artículo 3°, de la Ley de 27 de octubre de 1868, debiendo abonarse dicho impuesto tanto por los buques que arriben como por los que permanezcan en la bahía del Callao más de noventa días".

En esta parte (antes de referirnos a los puertos menores) es conveniente señalar que durante nuestro periodo en más de una oportunidad se dio el caso (por razones comerciales, portuarias o estratégico) que un puerto menor cambiara de categoría, convirtiéndose en puerto mayor. El cambio de estatus, obviamente, pasaba por todo un proceso con etapas de análisis, discusión y aprobación en diferentes instancias. Fue el caso, por ejemplo, del antiguo puerto de Pimentel que logró esa privilegiada situación, no obstante, su cercanía al puerto de Eten y ambos pertenecen al mismo departamento (Lambayeque). La iniciativa partió del propio presidente Leguía (lambayecano de nacimiento) y aprobada por

el Congreso Regional del Norte (con sede en Cajamarca) el 3 de diciembre de 1919. Al día siguiente, el acuerdo fue elevado a la Cámara de Diputados de Lima en los términos siguientes:

"Señores Secretarios de la Cámara de Diputados.
Lima,
Número 120
De conformidad con la atribución quinta del decreto-ley que señala las atribuciones de los Congresos Regionales, tenemos el agrado de enviar a ustedes, en copia, el proyecto del señor A. Leguía, aprobado por este Congreso en sesión de 3 del actual, que eleva a puerto mayor, el de Pimentel.
Aprovechamos la oportunidad para reiterar a ustedes nuestra especial y distinguida consideración.
Dios les guarde.
Rubricado por el Señor Presidente de la República.

DELFÍN E. RUBÍN".

El proyecto de ley fue derivado a la Comisión Principal de Hacienda de dicha Cámara, la que, a su vez con fecha 12 de enero de 1920 lo remitió a los ministros de Marina y de Hacienda para que informasen al respecto. Con fecha 31 de enero de ese año, el ministro de Marina (con la opinión favorable de la Dirección General de Marina), elevó su informe en los términos siguientes:

"Señores Secretarios de la Cámara de Diputados
Número 1.
En contestación al atento oficio de ustedes, número 9, en que solicita la opinión de este Despacho, sobre el proyecto de la ley formulado por el Congreso Regional del Norte, elevando a la categoría de puerto mayor el de Pimentel, me es grato emitir el siguiente informe.
El puerto de Pimentel, no obstante que su mar experimenta fuertes bravezas, no puede considerarse como peligroso, pues posee un fondeadero conocido, donde los buques pueden largar su ancla en un fondo de cinco a seis brazas; además, posee un muelle de unos seiscientos metros de largo, que facilita el empleo de muchas lanchas de carga y botes, de uso cotidiano.
La población es relativamente importante; tiene agua potable abundantes recursos y las líneas férreas que la ponen en comunicación con el interior.
Los vapores caleteros no sólo tocan en Eten en todos sus viajes, sino también en Pimentel, lo cual indudablemente, significa que este puerto ofrece ventajas positivas que no puede arrebatarle Eten, a pesar de estar situado a pequeña distancia y gozar de privilegios inherentes a los puertos mayores.
Existe otra ventaja importante a favor de Pimentel, y es que algunas veces, estando interrumpido Eten por la braveza del mar, en Pimentel puede haber comunicación con tierra.
Además, el departamento de Lambayeque, muy importante por su cuantiosa producción de azúcar, arroz, etc., cuenta con una laboriosa población de más de ciento cincuenta mil habitantes, y no tiene más puerto mayor que el de Eten.

Por las razones expuestas, el suscrito opina que, en vista de las condiciones portuarias y comerciales de Pimentel, es necesario y conveniente elevarlo a puerto mayor.
Sin embargo, el que suscribe cree que el Ministerio de Hacienda es el que puede informar mejor a esa Cámara sobre el puerto, pues la elevación de un puerto a la categoría mayor obedece más que todo a su movimiento comercial, sobre el que dicho ministerio debe estar mejor informado.
Dios guarde a ustedes.

JUAN M. ONTANEDA".

Con fecha 5 de febrero del indicado año, hizo lo propio el ministro de Hacienda, Alberto Salomón, en los términos siguientes:

"Señores Secretarios de la Cámara de Diputados.
Absuelvo a ustedes el informe solicitado por la Comisión Principal de Hacienda de esa Cámara y que ustedes se sirvieron transcribirme en oficio de fecha 15 del pasado, sobre el proyecto de ley elevando a la categoría de puerto mayor el de Pimentel.
En respuesta, cúmpleme expresar a ustedes, como lo manifestó este ministerio al Congreso Regional del Norte, que el Poder Ejecutivo, anticipándose a la iniciativa de dicho Congreso, ha hecho consignar en el proyecto de presupuesto para el presente año, las correspondientes partidas para restablecer la aduana de Pimentel con las mismas plazas que tenía antes; y que, por consiguiente, el Gobierno es de parecer que puede deferirse a la iniciativa del Congreso Regional del Norte.
Dios guarde a ustedes.

A. SALOMÓN".

A la luz de ambos informes, la Comisión Principal de Hacienda, presidida por Fermín Málaga Santolalla e integrada por los diputados Teodoro C. Noel, Óscar C. Barrós y Arturo Rubio, se dirigió al presidente de la Cámara de Diputados en los términos siguientes:

"Señor:
El Congreso Regional del Norte haciendo uso de la atribución 5ª, Artículo 3º. del decreto de ley que determina las atribuciones de los Congresos Regionales, solicita de la Cámara de Diputados que se eleve a la categoría de puerto el de Pimentel; que el personal de esta aduana sea idéntico a la de Eten y que el Poder Ejecutivo instale dicha aduana en locales adecuados para el funcionamiento de sus respectivas oficinas, consignando las partidas correspondientes en el Presupuesto General de la República, a partir del presente año de 1920.
Los informes que obran en este expediente, emitidos por los señores ministros de Marina y Hacienda, manifiestan la necesidad y conveniencia de elevar a mayor categoría el puerto de Pimentel; y como el segundo manifiesta, además, que en el proyecto de presupuesto para el presente año ha consignado ya la partida correspondiente para el servicio de la nueva aduana, la Comisión Principal de Hacienda en vista de dichos informes y convencida, además, de que Pimentel como puerto mayor reportará grandes

ventajas al rico e importante departamento de Lambayeque y aún a parte considerable de Cajamarca que comercia con él, concluye proponiéndoos que aprobéis lo solicitado por el referido Congreso Regional del Norte en la siguiente forma:
El Congreso etc.
Ha dado la ley siguiente:
Artículo 1º.– Elévese a la categoría de puerto mayor el de Pimentel.
Artículo 2º.– La aduana de Pimentel funcionará con personal idéntico al que tiene actualmente la de Eten y, en locales adecuados, sus respectivas oficinas.
Artículo 3º.– El Poder Ejecutivo consignará en el Presupuesto General de la República, las partidas que considere indispensables para el servicio de la referida aduana.
Comuníquese, etc.
Dése cuenta
Sala de la Comisión
Lima, 12 de febrero de 1920
(Firmado)

FERMÍN MÁLAGA SANTOLALLA.– TEODORO C. NOEL
ÓSCAR C. BARRÓS– ARTURO RUBIO"

El dictamen planteado por la Comisión fue aprobado sin debate alguno por el pleno de la Cámara.

Años después (1925) el diputado Gerardo Klinge presentó un proyecto de ley para crear una junta encargada de las defensas marítimas y de la construcción de un malecón en el puerto de Pimentel. Aquí el texto del mencionado proyecto:

"Lima, 29 de octubre de 1925
Considerando:
Que el establecimiento en Pimentel del Campamento Central de la Comisión de Irrigación de Piura y Lambayeque y el desarrollo comercial del puerto, han determinado un gran progreso urbano y la consiguiente alza en el valor de la propiedad.
Que los propietarios han obtenido así un beneficio sin esfuerzo alguno de su parte y no es sino justo que parte de él vuelva a la comunidad para mejorar las condiciones urbanas y de defensa contra el mar.
Que la importancia adquirida por Pimentel hace indispensable la construcción del malecón y la obra de defensa ribereña, de que carece.
Que siendo las condiciones semejantes a las de Pacasmayo, que determinaron la expedición de la ley número 5254, puede atenderse a las necesidades mencionadas con recursos semejantes a los creados por esa ley.
Propone el siguiente proyecto de ley:
Artículo 1°.– Créase una Junta encargada de la construcción de las defensas marítimas y del malecón de Pimentel, formada por el Alcalde del Concejo Distrital, el Capitán de Puerto y un vecino nombrado por el Prefecto del departamento.
Artículo 2°.– Establécese para llevar a cabo dichas obras y únicamente hasta su terminación, los siguientes impuestos:
A).– Quince centavos de sol al año por metro cuadrado de terreno fabricado o no, ubicado con frente a la ribera del mar; y

B).– Cinco centavos de sol al año y por metro cuadrado de propiedad urbana fabricada o no ubicada en cualquier otro sitio de la ciudad, dentro del plano oficial de ella.

Artículo 3°.– Esta renta será recaudada por el Concejo Distrital y su producto empozado en un Banco a la orden de la Junta a que se refiere el artículo primero.

Artículo 4°.– El Concejo Distrital queda autorizado para expropiar los edificios que, hallándose a menos de cincuenta metros de la línea de alta marea, estorben la construcción del malecón, según el plano que aprobará el Gobierno. Para este efecto declárase la obra de utilidad pública.

Artículo 5°.– Autorizase a la Junta creada por el artículo primero para contratar empréstitos, destinados a la construcción de estas obras, con la garantía de la renta que se crea por esta ley.

Artículo 6°.– Para el cobro de los impuestos será aplicable la ley número 4523, sobre juicios ejecutivos.

Artículo 7°.– El Poder Ejecutivo dictará las medidas convenientes para el mejor cumplimiento de esta ley".

El proyecto fue derivado a las comisiones de Obras Públicas y Auxiliar de Hacienda para su estudio y dictamen. Con fecha 8 de noviembre de 1926 se aprobó la iniciativa en los términos siguientes:

"El diputado señor Klinge propone a la Cámara el proyecto de ley que crea una junta encargada de la construcción de defensas marítimas y malecón en el puerto de Pimentel, que estará formada por el Alcalde del Concejo Distrital, el Capitán de Puerto y un vecino nombrado por el Prefecto del departamento; estableciendo los siguientes impuestos hasta la terminación de las mencionadas obras: quince centavos de sol al año, por metro cuadrado de terreno fabricado o no, ubicado con frente a la ribera del mar en el citado puerto; cinco centavos de sol, al año, por metro cuadrado de propiedad urbana fabricada o no, ubicada en cualquier otro sitio de la ciudad dentro de su plano oficial, siendo recaudado el producto de estos impuestos por el Concejo Distrital y empozado a la orden de la junta; quedando autorizado dicho Concejo para expropiar los edificios que hallándose a menos de cincuenta metros de la alta marea estorben la construcción del malecón; autorizando a la junta para contratar empréstitos destinados a la construcción de las referidas obras con la garantía de la renta que se crea por esta ley; preceptuando, que para el cobro de los impuestos será aplicable la ley número 4528 sobre juicios ejecutivos y disponiendo que el Supremo Gobierno dictará las medidas convenientes para el cumplimiento de esta ley.

Las Comisiones de Obras Públicas y Auxiliar de Hacienda consideran importante la iniciativa propuesta, pues las defensas y el malecón que se construyan en Pimentel representarán mejoramiento para el puerto desde el punto de vista del ornato público y principalmente de sus condiciones marítimas. Y como este progreso urbano redunda en beneficio de los propietarios, por el alza que adquieren sus inmuebles, justo es que abonen los impuestos en la proporción que el proyecto dispone.

Por lo expuesto, las Comisiones de Obras Públicas y Auxiliar de Hacienda os propone que aprobéis la iniciativa materia de este dictamen.

(Firmado) M. A. MORÁN.– J. S. PANCORBO
P. VILLANUEVA.– G.CISNEROS.– J.A. DELGADO VIVANCO
A. IGLESIAS.– I. APAZA RODRÍGUEZ".

Los puertos menores (denominados también puertos de segunda eran aquellos que estaban destinados solamente al cabotaje o a la exportación por naves autorizadas. En los puertos menores solo existían tenientes de resguardo. Las caletas habilitadas eran puertos menores cuyo trámite limitado permitía mantener para el servicio un solo inspector de resguardo. Finalmente, las caletas ocasionales eran aquellas en las que las naves recalaban esporádica u ocasionalmente, con permiso especial de la autoridad competente (Flórez Nohesell, 1986)[3]. Bajo esta taxonomía, los puertos que operaban durante nuestro periodo eran los siguientes:

- Puertos mayores:

a. De depósito:
   Paita
   Callao
   Mollendo

b. De inmediato despacho:
   Eten
   Salaverry
   Pacasmayo
   Pisco
   Ilo

- Puertos menores (subordinados a los mayores):
  Chimbote
  Samanco
  Casma
  Huacho
  Cerro Azul
  Lomas
  Chala
  Tumbes
  Talara
  Pimentel
  Tambo de Mora
  Sama
- Caletas habilitadas:
  Santa
  Huarmey

Culebras
Supe
Playa chica
Chancay
Ancón
Chilca
Mala
Bujama
Atico
Quilca
Islay
Zorritos
Máncora
Colán
Sechura
Bayóvar
Malabrigo
Huanchaco
San Bartolomé de Chao
Guañape
San José de Lambayeque
Chérrepe
Otuma
Ite

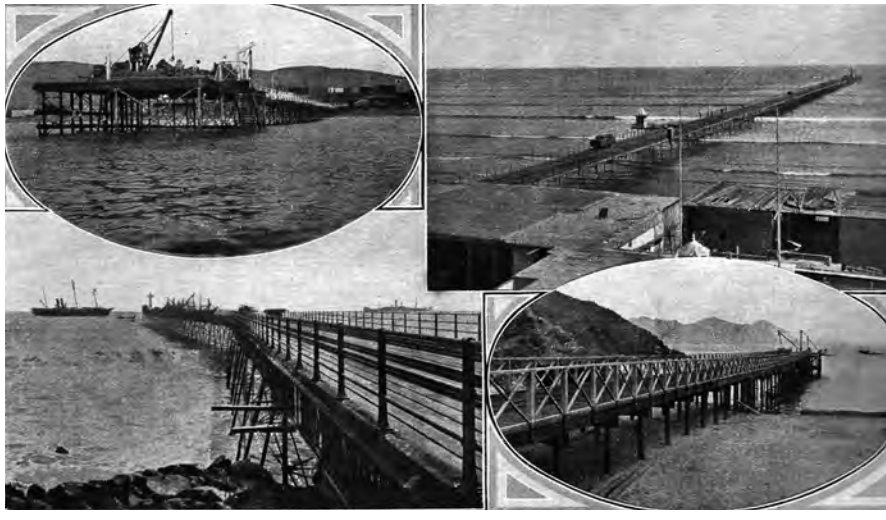
- Caletas ocasionales:
  La Chira
  Bernejo
  Curayacu
  Guanta
  Aranta
  Nonatos
  Yerba Buena
  Cocotea
  Ocoña
  Chira
  La Cruz
  Bocapán
  Punta Sal
  Mero
  Lobitos
  Capullana
  Malacas
  Puemac
  Paracas







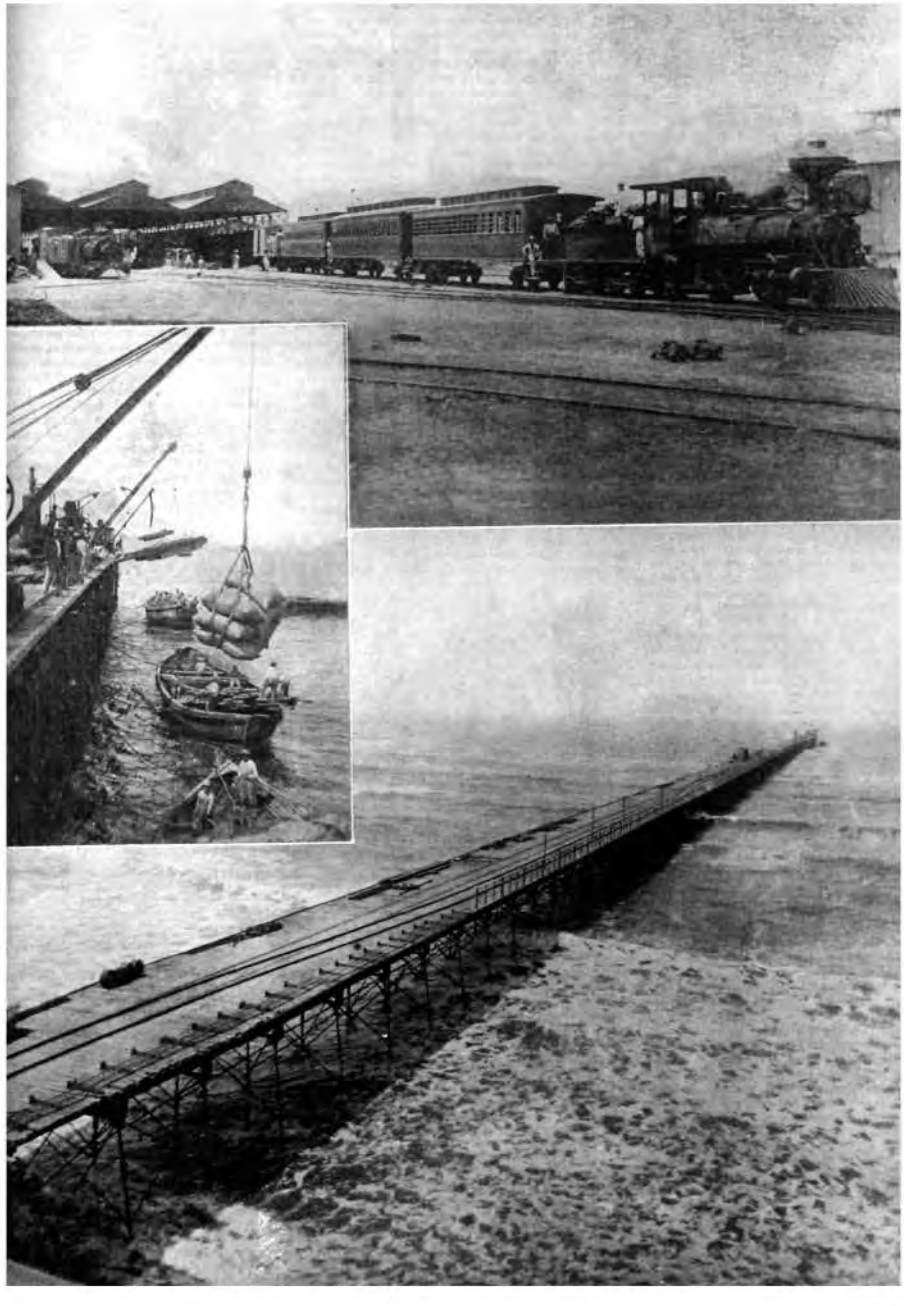
Puerto de Paita, puerto petrolero de Talara y muelle de Pacasmayo.
(*El Perú en el Primer Centenario de su Independencia*, Berlín, 1922).



Muelle de Supe, muelle de Salaverry, muelle de Pisco, muelle de Samanco.
(*El Perú en el Primer Centenario de su Independencia*, Berlín, 1922).



Panorama del Callao, muelle de pescadores 1920.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Estación del puerto de Eten. Las grúas del muelle. El gran muelle de 800 metros.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 28 julio 1922).





Malabrigo (puerto Chicama), vista del muelle, cuya longitud es de 823 metros y puerto de Mollendo. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Vista general del puerto de Arica. (*Variedades*. Lima, 10 octubre 1925).

Latitud y longitud de los puertos mayores, menores y caletas principales

Puertos y Caletas	Latitud Sur	Longitud O. De París
Pebas (1)	3° 19'25"	74° 9'14"
Tumbes	3° 30'12"	82° 48'26"
Malpaso o Zorritos	3° 40'00"	82° 57'14"
Boca de Pan	3° 43'10"	83° 02'34"
Iquitos (1)	3° 45'23"	75° 31'30"
Loreto (1)	3° 49'30"	72° 32'29"
Punta de Sal	4° 00'00"	83° 18'34"
Leticia (1)	4° 11'10"	72° 14'24"
Máncora	4° 11'30"	83° 27'40"
Cabo Blanco	4° 17'30"	83° 34'34"
Talara	4° 29'10"	83° 37' 4"
Lobitos	4° 23'30"	81° 14'40"
Colán	5° 2'12"	83° 30'00"
Paita, muelle	5° 6'00"	83° 24'44"
Sechura	5° 00'00"	83° 10' 9"
Bayobár	5° 50'00"	83° 20'00"
San José	6° 46'00"	82° 16'44"
Pimentel	6° 50'25"	82° 14'44"
Eten	6° 55'51"	82° 14'44"
Chérrepe	7° 10'20"	82° 00'24"
Pacasmayo	7° 24'20"	81° 53'14"
Malabrigo	7° 42'20"	81° 44'51"
Chicama boca del río	7° 55'30"	81° 36'54"
Huanchaco	8° 5'25"	81° 25'40"
Huamán	8° 8'40"	81° 22'14"
Salaverry	8° 14'10"	81° 17'14"
Guañape	8° 27'30"	81° 13'24"
Chao	8° 37'50"	81° 4'4"
Santa	9° 00'00"	80° 58'24"
Chimbote	9° 4'00"	80° 50'28"
Samanco	9° 15'30"	80° 48'59"
Casma, muelle	9° 28'00"	80° 42'24"
Huarmey	10° 6'15"	80° 33'24"
Bermejo	10° 36'00"	80° 15'00"
Supe	10° 49'45"	80° 4'4"
Végueta	11° 2'00"	80° 00'14"
Huacho	11° 8'45"	79° 57'24"
Salinas de Huacho	11° 18'10"	79° 59'34"
Chancay	11° 36'00"	79° 37'54"
Ancón	11° 17'20"	79° 31'34"
Callao, Castillo	12° 4'00"	79° 32'44"
Lurín	12° 18'00"	79° 14'24"
Chilca	12° 29'10"	79° 10' 4"
Mala	12° 40'35"	79° 1'34"

Cerro Azul	13° 3'00"	78° 51'4"
Tambo de Mora	13° 29'20"	78° 32'44"
Caucato	13° 38'00"	78° 33'4"
Pisco, muelle	13° 42'40"	78° 32'38"
Salinas de Otuma	13° 58'50"	78° 40'00"
Caballos	14° 55'40"	77° 51'44"
San Fernando o Puerto Inglés	15° 14'00"	77° 34'00"
Lomas	15° 32'30"	77° 11'24"
Chala	15° 49'20"	76° 38'49"
Puno (2)	15° 50'26"	72° 22'21"
Atico	16° 12'50"	76° 3'4"
Quilca	16° 41'50"	74° 51'49"
Matarani	16° 59'10"	74° 26'44"
Islay	17° 00'00"	74° 27'14"
Mollendo	17° 8'18"	74° 26'41"
Mejía	17° 5'40"	74° 14'39"
Cocotea	17° 15'00"	73° 56'14"
Yerba Buena	17° 29'30"	73° 48'4"
Pacocha	17° 38'00"	73° 40'44"
Ilo	17° 38'20"	73° 41'13"
Morro de Sama	17° 08'35"	73° 13'29"
Arica (3)	18° 28'5"	72°39'54"

(1) En el río Amazonas. (2) En el lago Titicaca. (3) Ocupado por Chile. (Los puertos en negrita son mayores, en cursiva los menores, y caletas los demás).

FUENTE: *Extracto Estadístico del Perú*. Lima, 1924, p. 228.

Como puede apreciarse, la existencia de puertos a lo largo del litoral era significativamente numerosa. Ocho en el primer caso; doce en el segundo caso; veintiséis en el tercer caso; y diecinueve en el último caso. Ello obedecía a dos razones primordiales: al desarrollo e incremento de las actividades comerciales del país y a la presencia considerable de poblaciones pequeñas o grandes en la región costera. Sobre lo primero, las estadísticas señalan, por ejemplo, que entre el 90 al 96% del valor y entre el 85 al 99% del volumen del comercio exterior, se efectuaba a través de los puertos marítimos. En este sentido, las estadísticas aduaneras consignan que más del 90% del valor de las exportaciones correspondía a muy contados productos, o sea, a petróleo y derivados (con el 35% del total en 1928); algodón y cobre con participación del orden del 18% cada uno; azúcar con el 12%; lanas y barras de plomo con el 4% cada uno (Bardella, 1989). Aquí la relación gráfica:

Minerales
Algodón
Azúcar
Cobre

Lanas
Cueros
Cocaína

Entre las importaciones (que dado al estado incipiente de la industria abrazaban un sinnúmero de productos) correspondían los primeros lugares al trigo, a la maquinaria y repuestos, a los automóviles y camiones, a los géneros de algodón, a los sacos de yute vacíos y a las maderas. Aquí la relación gráfica:

Trigo
Tejidos
Maquinaria
Vehículos
Material ferroviario
Maderas
Papelería
Confecciones textiles diversas
Sedas
Muebles
Fierro y acero

¿Y qué de los mercados? Con respecto a la orientación de nuestro comercio, se aprecia que hacía fines de los años veinte los Estados Unidos (que desde la Primera Guerra Mundial detentaban la primacía en el intercambio con el Perú) habían reforzado su posición tanto como proveedores del mercado local (con más del 40% del total frente al 15% de Gran Bretaña) que como compradores de productos peruanos de exportación (30% frente al 25% inglés). Alemania ocupaba en ese entonces el tercer puesto como abastecedora de nuestro mercado, mientras que Argentina ocupaba idéntico lugar como compradora de mercaderías peruanas de exportación. A pesar de la importancia cuantitativa y económica de la colectividad e italiana, el comercio entre los dos países era de cuantía muy reducida, pues resultaba inferior al 5% de las importaciones peruanas y al 1% de las exportaciones totales (Bardella, 1989).

El cuadro siguiente (incluido por dicho autor) refleja el comportamiento real del comercio exterior durante el Oncenio en miles de libras peruanas:

Años	Exportaciones de minerales	Exportaciones agrícolas y otras	Exportaciones totales	Importaciones totales
1919	8 020	18 880	26 900	12 204
1920	6 414	28 890	35 304	18 358
1921	7 061	9 599	16 660	16 669

1922	8 689	10 084	18 693	10 593
1923	9 712	14 239	23 951	13 376
1924	11 193	13 921	25 114	17 091
1925	11 186	10 565	21 751	18 495
1926	13 664	10 312	23 976	18 731
1927	16 955	14 243	31 198	18 750
1928	19 159	12 360	31 519	16 848
1929	22 495	11 813	33 508	18 985

Sobre la administración y control de la actividad portuaria a nivel nacional, puede decirse lo siguiente. Hasta inicios de la segunda mitad del siglo XX (1951), ambas actividades estaban a cargo del Departamento de Muelles y Almacenes Fiscales, como dependiente del Ministerio de Hacienda, y la parte técnica a cargo de la Dirección de Obras Públicas y Vías de Comunicación del Ministerio de Fomento (Flórez Nohesell, 1986).

Para concluir nuestro tema, a continuación, consignamos algunos datos referidos a los siguientes puertos:

Puerto Pizarro: Con fecha 13 de agosto de 1919, "y en vista de ciertas dificultades habidas en la operación del muelle", el gobierno de Leguía –señala al comandante Flórez Nohesell (1986)– expidió una resolución permitiendo que el embarque o desembarque de carga se efectuara por el muelle o por el río, pagándose en este segundo caso "las tasas que rigen para el servicio del muelle". Al año siguiente (22 de enero), dispuso que la administración del muelle fuese entregada a la Administración del Ferrocarril de Tumbes a Puerto Pizarro, cesando en sus funciones la antigua Compañía Recaudadora de Impuestos. De acuerdo, a estadísticas oficiales, durante el año 1923 "solo se embarcaron 38 toneladas de cabotaje". Los productos movilizados fueron: carbón, tabaco, productos alimenticios, sombreros de paja, artículos manufacturados importados, tamarindo y animales en pie.

Puerto de Matarani: Es interesante examinar los diversos esfuerzos e intentos gubernamentales (a través de empresas e individuos particulares) de hacer realidad la construcción de este puerto como una alternativa a los azarosos y limitados servicios prestados por el puerto de Mollendo y, de paso, dar una solución al problema portuario de Arequipa en general. En efecto, en el año 1913 "en vista de los serios problemas y dificultades que presentaba el puerto de Mollendo al

movimiento de carga y pasajeros provenientes del sur del Perú y de Bolivia, debido a las malas condiciones del puerto y a un casi ninguna protección para las naves", el gobierno constitucional de Guillermo E. Billinghurst contrató los servicios del ingeniero holandés Johann Kraus "para realizar estudios referentes a las condiciones de Mollendo e Islay e informar sobre la conveniencia de construir en ellos obras para su mejoramiento o habilitación" (Flórez Nohesell, 1986). Para cumplir dicha misión, entre otras facilidades, se puso a disposición del ingeniero Kraus el buque de guerra *Chalaco*, a órdenes del capitán de fragata Germán Stiglich. El ingeniero tacneño Carlos Basadre Forero (1858-1909) tuvo decidida e importante participación, contratado por Kraus para ese fin.

El minucioso Informe presentado por el ingeniero Kraus en 1914, incluyó datos muy interesantes que vale la pena reproducir. Por ejemplo, al referirse a las condiciones físicas señala: "La bahía de Matarani encuentra un abrigo natural y eficaz contra los mares del sur en el promontorio que termina en la punta de Islay, y sobre cuya planicie de suave pendiente, a una altura de 25 hasta 60 metros sobre el mar, están todavía las ruinas del antiguo pueblo de este nombre. Esta bahía ocupa una superficie triangular de unas 100 hectáreas. La caleta de Islay, situada al lado derecho de la entrada de la bahía de Matarani, ocupa una superficie de unas 7 hectáreas. La caleta, a pesar de estar muy bien protegida, tiene apenas las dimensiones requeridas para abastecer el tráfico tal como se ha desarrollado en Mollendo. Así, cuando se piense trasladar este tráfico a otra parte, es la bahía de Matarani la que más tendría que habilitarse". Acerca de la necesidad del cambio, expresa: "Cuando el tonelaje movilizado por Mollendo llegue a 2 000 toneladas por día, será imprescindible asumir la alternativa de construir el puerto en Matarani". Y agrega: "El puerto que pudiera construirse en Matarani sería infinitamente superior al de Mollendo, tanto en su aspecto marítimo como comercial y logístico". Finalmente, sobre los costos de construcción del flamante puerto, menciona lo siguiente: "El costo de este puerto para buques con capacidad de movilizar hasta 1 000,000 de toneladas métricas al año, asciende a 8 500 000 soles" (citado por Flórez Nohesell, 1986).

En resumen, el estudio e informe del ingeniero Kraus comprendía los siguientes tópicos:

- Islay como puerto primitivo
- Mollendo como puerto provisional de los ferrocarriles del sur
- Proyecto de ferrocarril a Islay
- Proyecto de ferrocarril a Ilo
- Mejoramiento de Mollendo
- Red de líneas férreas servidas por Mollendo
- Estudios meteorológicos e hidrográficos
- Descripción del puerto de Mollendo (condiciones del puerto)
- Movimiento marítimo y comercial de Mollendo – Tarifas
- Factores que pueden influir en el movimiento del puerto
- Competencia de los ferrocarriles de Arica y Antofagasta a la Paz
- Capitales económicamente invertibles en el mejoramiento del puerto
- Proyecto de mejoramiento del puerto para lanchas
- Proyecto de puerto para buques en Mollendo
- Costo de las obras de mejoramiento del puerto para las lanchas
- Descripción general de Islay y Matarani
- Proyecto de puerto de lanchas en Matarani
- Proyecto de puerto para buques en Matarani
- Costo del puerto de buques
- Ilo (condiciones del puerto)
- Comparación entre Mollendo y Matarani como puntos terminales de los ferrocarriles del sur
- Conclusiones

Con la caída de Billinghurst en febrero de 1914, infortunadamente estudio e informe de Kraus pasó al olvido. Años después (octubre de 1920) un nuevo empresario particular, M.A. Mathews, obtuvo del gobierno de Leguía una autorización para "estudiar y construir un puerto en la bahía de Matarani…".

Aquí el texto de tan importante permiso:

"Lima, 8 de octubre de 1920

Vista la solicitud de Don M. A. Mathews, pidiendo concesión para estudiar y construir un puerto en la bahía de Matarani y cuyas obras comprende: la construcción de un muelle; la de un ferrocarril que una Matarani a Mollendo; dotación de agua potable al primero de los lugares citados y construcción del local de la Aduana, Capitanía y Resguardo, todo esto, con sus propios capitales;

CONSIDERANDO:

Que el puerto que se proyecta servirá para remediar en parte las dificultades que ofrece el de Mollendo para la carga y descarga

de vapores a causa de la braveza del mar en dicha bahía y de la deficiencia de sus elementos de transporte;

SE RESUELVE:

Acordar a don M. A. Mathews, concesión para la habilitación de un puerto en la bahía de Matarani, en los términos que aparecen más abajo:

1° El concesionario se obliga a construir, con sus propios capitales, un muelle de lanchas en la bahía de Matarani y un ferrocarril de vía normal entre este lugar y Mollendo, así como las obras que sean necesarias para dotar de agua potable a Matarani.

2° Igualmente se obliga a construir, a su costo, los edificios destinados a la Aduana, Capitanía y Resguardo.

3° Los estudios respectivos los presentará el concesionario a la revisión y aprobación del Gobierno, de la fecha en un año, salva caso de fuerza mayor.

4° El concesionario depositará doscientas libras peruanas (Lp. 200,0,00) en garantía de la ejecución de los estudios que quedarán a beneficio del Gobierno, si no cumple con presentarlos dentro del año.

5° Una vez que sean aprobados los estudios, el concesionario empozará en la Caja de Depósitos y Consignaciones, tres mil libras peruanas oro (Lp. 3 000,0,00), como garantía para la ejecución del contrato, las que se le devolverán a la terminación de las obras.

6° El concesionario tendrá la explotación y la exclusiva del muelle por veinticinco años, al fin de los cuales pasará a ser propiedad del Estado, con todas sus dependencias y anexos considerados en el estudio referente a las obras que comprenden el muelle, sin remuneración de ninguna especie para el concesionario.

7° Así mismo, tendrá la explotación del ferrocarril por sesenta años y la exclusiva por veinticinco, al cabo de los cuales pasará también, a ser propiedad fiscal, en las mismas condiciones que en la cláusula anterior.

8° Igualmente, tendrá la explotación del agua potable por sesenta años y la exclusiva por veinticinco, al cabo de los cuales pasará también, a ser propiedad fiscal, en las mismas condiciones que las especificadas en la cláusula sexta.

9° El muelle, la implantación del agua potable en Matarani y el ferrocarril, quedarán terminados dentro de cuatro años a partir de la fecha en que los estudios hayan sido entregados al Gobierno, salvo casos de fuerza mayor debidamente comprobados.

10° Por cada mes de demora en la conclusión de los trabajos de construcción después de los cuatro años, pagará el concesionario una multa de doscientas libras (Lp. 200,0,00).

11° Si transcurrieran dos años de la fecha de esta resolución, sin haber comenzado los trabajos, el concesionario pierde todo derecho a la concesión, inclusive el depósito de garantía a que se refiere la cláusula quinta.

12° Si transcurrieran dos años más, después de los cuatro concedidos para la conclusión de las obras, sin que el concesionario las hubiera terminado, perderá todo derecho a la concesión y lo ya hecho pasará a ser propiedad del Estado, sin gravamen para el fisco; salvo casos de fuerza mayor o fortuitos debidamente comprobados.

13° El Gobierno cederá al concesionario los terrenos de propiedad del Estado, de libre disposición, ya sea en la ribera del mar u otras zonas para los fines de la concesión, esto es, para la construcción del ferrocarril, muelle, oficinas, depósitos, locales para empleados y terrenos necesarios para la implantación del agua.

14° El Gobierno igualmente, otorgará al concesionario todas las facilidades que requiere la expropiación de los terrenos particulares para los efectos arriba indicados.

15° El concesionario podrá aprovechar las aguas públicas de libre disposición que pudiera encontrar en las zonas circunvecinas a Matarani y Mollendo, para la implantación del servicio de agua en el primero de los lugares citados y para los usos relacionados con la construcción y explotación del muelle y ferrocarril materia de esta concesión.

16° El concesionario suministrará el agua a la población de Matarani, cobrando por este servicio la tarifa que fijará oportunamente el Gobierno de acuerdo con el concesionario.

17° Estarán exentos del pago de los derechos de Aduana los materiales de construcción y explotación, tanto para el muelle, como para el ferrocarril, en el modo y forma establecidos por las leyes de la materia.

18° Las tarifas las fijará el Gobierno sin que en ningún caso las del muelle sean inferiores a las vigentes en el Muelle de Mollendo, y las del ferrocarril, a las que rigen en el ferrocarril de Mollendo a Arequipa.

19° La carga y pasajes por cuenta del Gobierno tendrán la rebaja del cincuenta por ciento de la tarifa que rija para el público.

20° Tendrán pase libre: el ingeniero inspector del Gobierno, autoridades políticas de los lugares que recorra el ferrocarril, agentes de policía rural y urbana uniformados, los empleados de correos con las valijas de correspondencia que conduzcan y los empleados de telégrafos.

21° Todas las obras a que se refiere esta concesión se ejecutarán bajo la supervigilancia de la Dirección de Obras Públicas, la que estará representada por un ingeniero inspector nombrado por el Gobierno.

22° Tanto el muelle como el ferrocarril, antes de ser entregados al servicio público, serán objeto de una inspección especial practicada por uno o más ingenieros del Estado.

23° El concesionario tratará de tener en las obras, por lo menos, el cincuenta por ciento de ingenieros, mecánicos, empleados y operarios de nacionalidad peruana.

24° Esta concesión no podrá ser transferida sin la aprobación del Gobierno, otorgada por escrito.

25° El concesionario renuncia a toda reclamación por la vía diplomática y se somete a todas las cuestiones que se susciten con motivo de esta concesión, a las autoridades administrativas y en el caso de que fueran contenciosas, a las leyes y Tribunales de la República.

Regístrese y Comuníquese
Rúbrica del Presidente de la República

EGO AGUIRRE"

Por razones de diversa índole, infortunadamente la construcción del tan ansiado puerto también se frustró, quedando sin efecto la indicada autorización.

En 1930, durante el último año del régimen leguiísta, la empresa norteamericana Frederick Snare Corporation presentó al Gobierno Central un estudio sobre la construcción de un nuevo puerto en la región meridional, recomendando a Matarani como el lugar indicado. Al respecto señaló: "Hay que llegar al convencimiento de que Matarani es el único lugar apropiado para la ejecución de obras tendientes a darle un puerto digno de ese nombre al sur del Perú" (citado por Flórez Nohesell, 1986). Sin embargo, el golpe de Estado del comandante Luis M. Sánchez Cerro en agosto de ese año, nuevamente estropeó el proyecto. Recién 8 años después (4 de enero de 1938) el gobierno de Óscar R. Benavides firmó un contrato con la indicada compañía para la construcción de las obras portuarias en Matarani. Las obras culminaron en 1942 (en plena Segunda Guerra Mundial), pero no entraron en funcionamiento hasta una década después (1952), en que Mollendo –en opinión de dicho autor– prácticamente dejó de ser el principal puerto del sur del país.

Puerto de Mollendo: No obstante, su inadecuada ubicación y conformación, hay que decir que Mollendo sirvió de puerto a la región meridional del Perú por un prolongado espacio de tiempo (1871-1952); es decir, durante más de ochenta años. Se inició con el gobierno del presidente José Balta y concluyó con el gobierno Manuel A. Odría. A lo largo de todo ese tiempo, satisfizo las necesidades de la extensa e importante zona del sureste del país enlazada con el océano a través del ferrocarril de Mollendo a Puno, Juliaca y Bolivia. Al respecto, el citado Flórez Nohesell (1986) apunta: "Es fundamental resaltar que, a pesar de las dificultades naturales del puerto de Mollendo, su actividad en el periodo 1871-1952, como eslabón del transporte marítimo generado por el comercio del área de servicio del sur de Perú y Bolivia, fue efectiva, y a sus alrededores se desarrolló la ciudad de Mollendo".

Pero ¿qué impulsó en definitiva para que Mollendo en aquella época (decenio de 1870) se convirtiera en el puerto de enlace? Aquí el testimonio del ingeniero Kraus en su informe citado: "Hay indicios para suponer que intereses particulares no fueron extraños a la elección del trazado por el valle del Tambo, y, como Mollendo era el punto más cercano para el desembarque del material de construcción, resultó que, una

vez llegada el ferrocarril a Arequipa se le asignó a Mollendo la categoría de puerto terminal". Y agrega: "Los buques que llegan a Mollendo no encuentran abrigo alguno. Tienen que permanecer en una rada completamente expuesta a las marejadas, donde pueden anclar en un fondeadero rocoso o amarrarse a boyas particulares que, en número de cuatro, se encuentran a unos 600 metros de distancia de la costa. La manipulación de la carga y el tráfico de pasajeros se efectúan en lanchas y botes que deben atravesar los rompientes, siempre existentes entre los peñones e islotes. La comunicación entre el buque y las embarcaciones menores es siempre penosa por el fuerte y constante movimiento; muchas veces hay que trasbordar a los pasajeros, izándolos en un barril o silla especial; y otras, hay que prescindir de toda comunicación".

¿Y qué del movimiento comercial a través del puerto? Durante nuestro periodo, las estadísticas señalan el siguiente movimiento de carga en toneladas métricas:

Rubros \ Años	1919	1923	1928
Importación (Perú)	101 649	60 796	96 811
Exportación (Perú)	14 482	25 497	32 742
Bolivia	25 033	97 765	21 209

El desagregado era el siguiente, las exportaciones peruanas consistían en: lanas, pieles, azúcar, algodón y minerales. La carga, proveniente de Bolivia eran minerales. La carga de importación peruana consistía en: maquinaria, automóviles y mercadería en general (Flórez Nohesell, 1986).

Puerto de Paita: Antes, durante y después del Oncenio, Paita siempre fue un puerto de enorme trascendencia y gravitación en el norte del país, por el cual se ha realizado comercio de exportación, importación y cabotaje, tanto para el rico departamento de Piura como para los lugares aledaños. ¿El tipo de carga? Principalmente aquella vinculada al sector agrícola (algodón), fertilizantes, cueros, carbón, leña y mercancías en general. El algodón y el arroz, sin duda alguna, eran los productos predominantes.

En mayo de 1921, la administración leguiísta prorrogó por diez años el contrato de arrendamiento del antiguo muelle de madera a The Peruvian Corporation. Ente 1924 y 1930 se sucedieron los siguientes capitanes de puerto:

1924: Capitán de fragata Héctor Mercado
Ayudante, teniente 1° Edgardo de Habich Brando
1925: Capitán de fragata Moisés Pinto Basurco Gutiérrez
Capitán de fragata Nicolás Zavala Zavala
1929: Capitán de corbeta J. Ernesto Besnard Negrete
1930: Capitán de corbeta Manuel González Zuñiga

Puerto de Ancón: En 1925 –según anota el comandante Flórez Nohesell (1986)– el gobierno de Leguía autorizó a la Compañía Administradora de los Almacenes Fiscales para controlar la construcción de nuevos depósitos para explosivos en Ancón. Tres años después (10 de octubre de 1928), el gobierno dispuso la habilitación del puerto para la descarga de explosivos; situación que se prolongó por mucho tiempo.

Puerto de Talara: En el lapso de 1922 a 1931 se sucedieron los siguientes capitanes de puerto:

Capitán de corbeta Pablo C. Ontaneda y Mesones: julio a diciembre 1923
Capitán de fragata Héctor Mercado Silva: enero a julio 1924
Capitán de fragata Manuel D. Faura Bedoya: julio 1924 a junio 1925
Capitán de corbeta Jorge Gutiérrez Mirenghi: junio a noviembre 1925
Capitán de fragata Antonio Cantuarias Pardo: noviembre 1925 a diciembre 1927
Capitán de corbeta Roque A. Saldías Maninat: enero 1928 a octubre 1929
Capitán de fragata Gustavo O. Frías Escobar: octubre 1929 a enero 1931

Puerto de Salaverry: En 1923, teniendo en consideración la trascendencia que había adquirido el movimiento marítimo comercial por el puerto de Salaverry, se sugirió la construcción de un rompeolas de protección, el que no fue estudiado ni considerado por las autoridades pertinentes. Por esta razón, las operaciones de embarque y descarga de mercaderías continuaron efectuándose por el muelle de fierro existente, con las consiguientes demoras e inconvenientes cuando las condiciones del mar se tornaban anormales (Flórez Nohesell, 1986).

Puerto de Ilo: En mayo de 1925 se estableció en este puerto una fábrica para utilizar la pepa de algodón y olivo con el nombre de "Lever Pacocha", que inició la fabricación de jabones que tuvieron amplia y favorable acogida no solo en el mercado local, sino también a nivel nacional.

B. LAS OBRAS PORTUARIAS DEL CALLAO: LA CONSTRUCCIÓN DEL "TERMINAL LEGUÍA"[4].

Antes del 4 de julio de 1919 (fecha del arribo de Leguía al poder) algunos gobiernos habían manifestado su voluntad de llevar a cabo mejoras tanto en la infraestructura como en los servicios prestados por nuestro principal puerto. ¿El motivo? Responder, por un lado, al reto del progreso y del aumento del movimiento de carga y, por otro, satisfacer las continuas demandas o reclamos de los comerciantes que se veían perjudicados por la deficiencia y obsolescencia del puerto chalaco. En este sentido, la Cámara de Comercio de Lima en reiteradas oportunidades manifestó su preocupación gremial[5]. Por su parte, el diario *El Comercio* en varias de sus ediciones hizo hincapié en "la urgente necesidad que tiene el Callao de contar con facilidades portuarias adecuadas que permitan el atraque y la operación de las naves modernas que arriban al puerto y que, por su calado y dimensiones, no podían utilizar el antiguo muelle y dársena por obsoleto e inadecuado". El establecimiento de un terminal marítimo fue, pues, una de las principales medidas en el afán modernizante entonces imperante en el ámbito tanto estatal como privado. Infortunadamente, circunstancias y razones de diversa índole atentaron contra esta loable y temprana aspiración.

Con el tiempo y después de un prolongado aplazamiento, fue Leguía el que actualizó el proyecto con el propósito de modernizar los servicios del puerto. Con su reconocido pragmatismo, decidió llevar a cabo lo que sus antecesores se habían propuesto y que terminaron en reiterados actos fallidos. Para ello, no escatimó esfuerzo ni recursos, recurriendo, incluso, al capital extranjero para materializar su empeño. Efectivamente –como ya se dijo en el apartado anterior– apenas asumió el mando anunció públicamente su deseo e intención de modernizar los principales puertos de la República y en especial el del Callao[6]. Para ese efecto, en setiembre de 1926 encomendó al prestigioso ingeniero Bernardo Pellny hacer los estudios preliminares, mientras que simultáneamente ordenaba hacer también el plan financiero para su ejecución, "venciendo el temor y la incertidumbre de unos y, lo que es peor, la resistencia de viejos privilegios que pueden ser respetables, pero no admisibles cuando pugnan con el progreso nacional" *(Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927)*[7]. En otra parte del documento, agregó con tono optimista:

> "De los estudios realizados por el ingeniero Pellny, confirmados por los que, también por encargo de mi gobierno, ejecutó la firma norteamericana Frederick Snare Corporation de gran reputación en la materia, hemos obtenido: la fijación definitiva del sitio en que deben construirse los nuevos muelles; la magnitud de estos para satisfacer las necesidades actuales, con posibilidad prevista para las futuras extensiones que requiera el aumento del tráfico; y el presupuesto aproximado de las obras por ejecutarse dentro de un periodo de 2 a 3 años. Este presupuesto está dentro de las posibilidades económicas de la República; y, aún con el tráfico actual, se podrá hacer el servicio de interés y amortización de ese capital, rebajando considerablemente el gravamen que, para el público, representan hoy los gastos de manipulación y transporte".

Obviamente, la tarea no fue sencilla ni rápida; la magnitud y envergadura de la obra requirió de un largo y complicado proceso que duró varios años como veremos de inmediato. Efectivamente las obras portuarias del Callao emprendidas por el régimen leguiísta, sin duda alguna, fueron las más costosas y las que más tiempo demandaron en su ejecución. Requirieron de trámites burocráticos engorrosos, de adquisición de terrenos, de prolongados arreglos con la Sociáté Générale de París (concesionaria del antiguo muelle y dársena del Callao), de cuantiosos préstamos, de infinidad de proyectos, de licencias municipales (Callao), de concursos públicos, de importación de maquinarias, de numeroso personal y, sobre todo, de férrea voluntad para llevarlas a cabo. A continuación, hacemos una síntesis con los principales eventos que entonces se sucedieron alrededor del proyecto en su conjunto, hasta su culminación en octubre de 1934[8].

Según documentos de la época, entre 1920 y 1928 se presentaron hasta ocho propuestas para tomar a su cargo las nuevas obras portuarias, destacando las siguientes: la del notable ingeniero H.J. Bingham Powell (que proyectaba un canal tierra adentro en la zona norte de la bahía); la de la firma inglesa Pearson and Son Doulleet que no interesó al gobierno); la de la empresa Doullert and Williams de Nueva Orleans (que envió a los ingenieros Williams y Woolfe); la de C.L. Chester and Company (que comisionó al conocido ingeniero americano, coronel John Goethals, para hacer estudios en el lugar; firmándose un contrato, sujeto a la aprobación del Congreso, que no llegó a producirse); la de la firma Williams R. Clarke de Kansas City (que envió al famoso ingeniero Howard Barnes, que falleció en la clínica Bellavista después de realizar y presentar los estudios pertinentes); la de The Foundation Company; y la de la mencionada Société Genéralé de París.

Todos los anteproyectos y proyectos fueron minuciosamente examinados de manera ordenada y sucesiva por los ingenieros peruanos Manuel G. Masías, Alfredo Mendiola y el citado Bernardo Pellny" los expertos más capacitados que hay en el país en esta clase de obras" *(Memoria de Hacienda y Comercio. Lima, 1927)*[9].

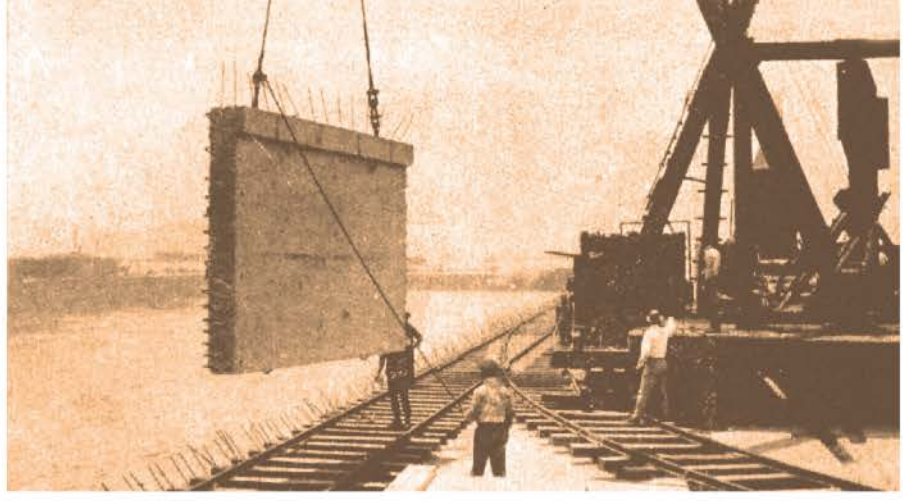
El 1 de febrero de 1928 el Congreso de la República, en manos del leguiísmo, aprobó la Ley N° 6050 "autorizando al Poder Ejecutivo a construir en el puerto del Callao un nuevo muelle y dársena con capacidad y eficiencia acorde a las del proyecto y estudio encargados al ingeniero Pellny con anterioridad"[10]. Del mismo modo, autorizaba "la construcción de un dique seco para buques de gran envergadura que actualmente navegan en los mares del mundo y con el tonelaje máximo para pasar por el Canal de Panamá" (*Diario de debates*. Comisión del Senado. Lima, 1928). Con esta base legal se llegó al final de la licitación pública. Solo quedaron como postores dos conocidas empresas norteamericanas con clara y hegemónica presencia en el país durante el Oncenio: The Foundation Company y la Frederick Snare Corporation de Nueva York que intervino con estudios técnicos muy avanzados a través del ingeniero John Cody.

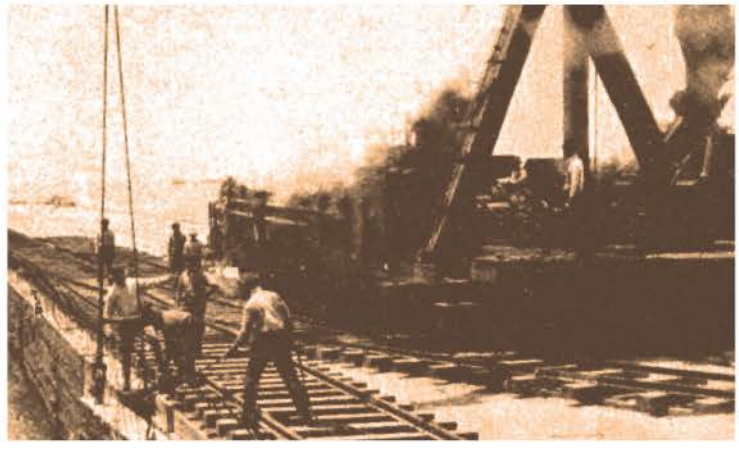
Las cotizaciones de ambas empresas (en sobres cerrados) fueron de 5 178 492 y 6 500 000 dólares, respectivamente. Sin embargo, la segunda se vio obligada a rebajar su monto en 1 213 700 dólares, quedando en 5 286 300 dólares. Sometidas a consideración del gobierno ambas propuestas, el 2 de febrero de 1928 se expidió una Resolución Suprema aceptando la opción de la Frederick Snare Corporation, con la condición de que el monto ofertado se redujera al valor del de The Foundation Company, es decir, 5 178 492 dólares. Esta exigencia fue aceptada por la empresa neoyorquina, y ocho días después (es decir el 10 de febrero), el representante del gobierno peruano (Francisco Quirós Vega, director general de Hacienda) y al de la Snare (Randall Cremer, experto y representante local) suscribieron el contrato respectivo para la ejecución de tan necesaria e importante obra[11]. Con ello, se aseguraba la primacía del Callao en la costa occidental de Sudamérica. Según los planes, el flamante terminal marítimo se levantaría en la zona comprendida entre el antiguo muelle y dársena y la desembocadura del río Rímac, utilizando terrenos expropiados previamente por el gobierno.

Sobre lo actuado, el presidente Leguía manifestó en su *Mensaje* de 1928:



Obras portuarias del Callao: 1928.
(*La Labor Constructiva del Perú en el Gobierno del Presidente Don Augusto B. Leguía*. Lima, 1930).







Visita del Presidente de la República a las obras portuarias del Callao: 1928.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 29 noviembre de 1929 y
21 diciembre de 1928).

> "Cumpliendo otro de los propósitos que se tuvo al contratar el Empréstito Nacional, y en conformidad con la ley autoritativa N° 6050, se encargó a una casa que se ha especializado en construcciones portuarias, la Frederick Snare Corporation de los Estados Unidos de Norteamérica, la ejecución de las del Callao. Consisten estas obras, por ahora, de cuatro espigones de concreto, provistos de almacenes para depósitos, donde podrán atracar hasta los buques de mayor calado que pasan por el Canal de Panamá; de un frontón de concreto; de edificios para las oficinas de aduanas; y de dos rompeolas con una longitud de 3 330 metros lineales, que encierran un área aproximada de 300 hectáreas. Por otro lado, el Gobierno ha expropiado los terrenos del fundo "Miranaves" con el objeto de construir allí los depósitos y urbanizar la zona donde han de realizar los establecimientos industriales y la población obrera. El costo de las obras portuarias, que han empezado ya a construirse, fluctúa alrededor de Lp. 3 700 000 y estarán terminadas en un plazo máximo de cuatro años. El volumen de carga que desde el primer día podrá movilizarse en el nuevo puerto excede de un millón de toneladas por año" (*Mensaje* presentado al Congreso Ordinario de 1928)[12].

Según el mismo testimonio, los dos rompeolas serían de escollera y el material empleado se extraería de la cantera del Cerro de la Regla; para ello se utilizarían maquinarias de gran potencia a fin de extraer las rocas o piedras necesarias. De igual manera, se edificarían campamentos en el lugar con el propósito de albergar a los cientos de operarios, técnicos y empleados en general; asimismo, se construiría un puente sobre el río Rímac y se levantaría una línea férrea desde dicho cerro hasta el lugar de los trabajos portuarios para el acarreo de los materiales; su extensión sería de 4 kilómetros. Los cuatro muelles poseerían pilotes cuadrados de concreto armado en su base y costados y un relleno de piedras y fango en el centro. Ellos "serán del mismo sistema de muelles de La Habana y de muchos de los muelles de Nueva York, Filadelfia y Boston y están calculados para resistir la acumulación de cualquier cantidad de carga". Dentro de la poza interior y partiendo desde el terreno ganado al mar en la zona norte de la antigua dársena "arrancarán los cuatro espigones o muelles paralelos entre sí, dos centrales de 182,88 metros de largo con una superficie de 15 718 metros cuadrados cada uno y dos laterales angostos con 5 574 metros cuadrados de superficie cada uno, destinados al atraque de los barcos. Servirán los muelles centrales para la descarga de la mercadería en general y los laterales para el embarque de artículos de exportación y descarga de madera, carbón, cemento y trigo. Los muelles centrales tendrán cuatro líneas férreas, dos a cada uno de los costados y dos líneas para grúas de portal, y al centro una faja pavimentada de concreto asfáltico para el tráfico de camiones. Los muelles laterales estarán provistos de dispositivos para el

rápido embarque y descarga de la mercadería". Por su parte, los almacenes, "serían de concreto armado con cubierta de material a prueba de incendios y los edificios de la aduana y anexos de concreto armado y ladrillos. Se levantarán en un área total de 17 856 metros cuadrados, permitiendo que las mercaderías vayan directamente de las bodegas de los vapores a los almacenes, evitando así futuras pérdidas, robos y deterioros".

De acuerdo, a lo convenido en el mencionado contrato del 10 de febrero de 1928 (que incluyó varios e importantes anexos), la Snare (contratista) se encargaría de manera exclusiva de ejecutar los trabajos portuarios y de proporcionar los materiales necesarios para ese fin[13].

El gobierno, a su vez, efectuaría los pagos correspondientes a través de los banqueros neoyorquinos J. y W. Seligman and Company. Según lo pactado, el "Terminal Leguía" (así aparece en la documentación oficial) comprendería: cuatro muelles de concreto totalmente acabados, con los almacenes indicados en los planos aprobados; un frontón de concreto en el lado de tierra de dichos muelles y almacenes ubicados en el terreno rellenado, atrás del frontón; y dos rompeolas acordes al diseño respectivo[14]. Igualmente, se consideró el dragado del área hasta 1 200 000 metros cúbicos y la instalación de una línea férrea que conectara el terminal existente hasta una longitud de 6 100 metros lineales, incluyendo las líneas colocadas en los espigones y el malecón. Finalmente, se convino que en las obras a realizarse se incluyera un relleno en los dos rompeolas de 650 000 metros cúbicos de piedra quebrada; cifra que podría variar "por la imposibilidad de calcular tal cantidad de antemano"[15]. Toda la maquinaria y equipo de construcción, herramientas y materiales empleados en las obras estipuladas quedarían en propiedad del contratista al final del proceso.

Desde el punto de vista técnico, se convino que la Snare no solo podía ejecutar todos los cambios requeridos en las obras, sino también llevar a cabo los trabajos adicionales necesarios. Para ello, se le facultó modificar, de tiempo en tiempo, los planos y las especificaciones correspondientes en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Comercio. Si tales alteraciones aumentaran o disminuyeran el costo de las obras, el precio final del contrato necesariamente sería evaluado. En este sentido, más fueron las adiciones al proyecto que las mermas o reducciones al mismo. Sobre la trascendencia de la ejecución de la obra, los juicios fueron unánimes a su favor. Aquí el testimonio del mencionado Teniente 1°, Carlos Zegarra Lanfranco, testigo y contemporáneo de ese acontecimiento:

> "Las obras portuarias actualmente en construcción por la firma estadounidense Snare, van a llenar un vacío hace tiempo sentido, dándole al Callao las características de un puerto de primer orden, puesto que a más de sus magníficas condiciones meteorológicas y de mar tranquilo, va a aunar las ventajas inherentes a obras de esta clase, como son comodidad para los pasajeros, y máximas garantías para los embarques y desembarques de mercaderías, lo que va a repercutir favorablemente en el costo de las mismas, ya que las pérdidas por averías o hurtos desaparecerán o quedarán reducidos a un mínimo, a más de que los derechos y faenas de muellaje van a ser más cómodos que los gastos que significa efectuar el movimiento en lanchones y de estos a tierra, quedando muchas veces la carga a flote por varios días. Así, por ejemplo, al presente el desembarque en el Callao es de más o menos Lp. 1,4,00 por tonelada y en las nuevas obras será de Lp. 0,9,12 (Lp. 0,5,00 por derecho e impuesto de puerto y Lp. 0.4.12 por movilizar una tonelada al muelle)".

Acerca de la modalidad de pago y el avance de las obras, se estableció el siguiente cronograma que, para una mejor apreciación, aquí hemos simplificado:

A. Dentro de cinco días después de firmarse el contrato, el gobierno abonará a la Snare en la ciudad de Nueva York la suma de 600 000 dólares a manera de cuota inicial. Asimismo, se estipuló que en ese lapso el Estado peruano colocaría en depósito a favor de los mencionados banqueros la suma de 2 820 000 dólares.
B. El resto del contrato sería abonado por el gobierno en partidas mensuales pagaderas como sigue: doce cuotas de 185 000 dólares durante el primer año; 100 000 dólares mensuales durante los 23 meses siguientes; y 8 356 dólares cada mes subsiguiente hasta cancelar el costo total del contrato.
C. Quedó establecido que dichos pagos podrían adelantarse o retardarse de acuerdo, al estado de avance de las obras estipuladas. Al término de cada semestre, el ministro de Hacienda y Comercio y el representante de la Snare verificarían *in situ* el progreso o retroceso correspondiente para actuar sobre lo convenido. En caso de desacuerdo, "el Presidente de la República del Perú revisará los hechos y emitirá su fallo definitivo y obligatorio".
D. El avance de las obras se contabilizará a partir de la fecha de aprobación de los planos y las especificaciones de acuerdo a la siguiente tabla cronológica:
    - Al concluir los primeros 6 meses, la Snare debía haber comprado y embarcado la maquinaria de construcción y los materiales necesarias; levantado el campamento de construcción para los trabajadores; concluido el ferrocarril hasta la cantera; ingresado los materiales para

el armazón de los dos rompeolas y las obras de estos comenzadas: internado los materiales para el respectivo frontón.

- Al terminar los primeros 12 meses, la Snare debía haber depositado 150 000 metros cúbicos de piedra en los rompeolas; empezado la construcción del frente; entregado el 50% de los materiales para los muelles; iniciado la construcción de los pilares de concreto.
- Al concluir los primeros 18 meses, la Snare debía haber depositado 300 000 metros cúbicos de piedra en el rompeolas Norte; terminado la mitad del frontón; empezado el dragaje y relleno correspondiente; comenzado la construcción de los muelles.
- Al terminar los primeros 24 meses, la Snare debía haber concluido el rompeolas Norte; terminado igualmente el frontón; concluido dos muelles (sin cobertizos) con enrieladura; y extraídos 400 000 metros cúbicos de dragaje.
- Al concluir los primeros 30 meses, la Snare debía haber depositado 150 000 metros cúbicos de piedra en el rompeolas Sur; extraído 700 000 metros cúbicos de dragaje; concluido el cobertizo de uno de los muelles.
- Al terminar los primeros 36 meses, la Snare debía haber concluido los dos rompeolas, dragado un 1 000 000 de metros cúbicos; concluida la construcción de tres muelles.
- Al concluir los primeros 42 meses, la Snare debía haber terminado la obra en todas sus secciones.

Sumando los plazos, significa que el "Terminal Leguía" teóricamente debió haber estado funcionando en tres años y medio a partir de la fecha del contrato. Sin embargo, previendo futuras contingencias se incluyó la siguiente clausula:

"El gobierno concederá a la Snare una prórroga razonable de tiempo para la conclusión de las obras, por motivo de demora proveniente de alteración de planos o de cualquier trabajo adicional o extraordinario, o también por motivo de cualquier demora que pueda experimentar dicha empresa por causas de guerras, motines, revoluciones, insurrecciones, incendios, huelgas, huracanes, terremotos, maremotos, accidentes u otras causas fuera de su control, y por motivo de cualquier omisión del gobierno en dar acceso y uso del sitio, o en hacer o mandar hacer los pagos estipulados o en cumplir prontamente con otras estipulaciones del presente contrato". En efecto, como veremos luego, razones de distinta naturaleza atentaron contra ese cronograma.

E. La Snare concedía amplias facilidades para que el gobierno pudiera inspeccionar los materiales y métodos relacionados con las obras contempladas en el contrato. Dicha inspección representaría la aceptación de las obras, según ellas fueran progresando. Para el caso, el ingeniero Alfredo Mendiola (1877-1954) fue nombrado "Inspector Técnico de las Obras Portuarias del Callao", contando con un vasto y experimentado equipo de asistentes[16].

F. Después de legalizado el contrato, se convino en que el Estado reconocía a la Snare como una entidad que había cumplido con todas las leyes de la República del Perú, "con respecto a corporaciones extranjeras que negocian o tratan de negociar con el país". Igualmente, "no se le podría exigir la presentación de documentos de cualquier clase, o el pago de impuestos o derechos de cualquier especie, para autorizarle a efectuar los negocios a que se contrae el presente contrato, ni estará obligada al pago de impuestos de clase alguna, con respecto a este contrato, o a cualquier certificado o documento referente al mismo, o sobre cualquier trabajo o material incluido en este contrato, o sobre las utilidades del mismo, en caso de haberlas, o cualquier otra construcción directa o indirectamente que se relacione o que tenga origen en este contrato".

G. Con el objeto de facilitar la ejecución de las obras proyectadas a la Snare "le será permitido importar, libre de todo derecho aduanero y consular, impuesto de muellaje que pueda establecerse y otras contribuciones gubernativas, la maquinaria y los materiales de cualquier especie que se necesitan directa o indirectamente en relación con las obras pactadas. Dicha libre importación estará sujeta a las formalidades prescritas por ley".

H. Sobre la mano de obra a emplearse (funcionarios, empleados, obreros, técnicos) se convino en que la Snare, hasta donde fuera factible, diera preferencia a los trabajadores del país, sin obviar la posibilidad de "importar ingenieros u obreros expertos familiarizados con la clase de trabajo proyectado". Se asumía que era una mano de obra temporal contratada solo por el plazo vigente de las obras.

I. El gobierno asumía la responsabilidad de brindar protección permanente, sin gravamen para la Snare, a las obras en ejecución a través de un contingente de gendarmería o policía armada.

J. A lo largo del desarrollo de las obras, la Snare contrataría un seguro contra incendio para proteger la superestructura y las instalaciones de madera.

K. En caso de suscitarse un conflicto de intereses a una diferencia sustancial entre la Snare y el gobierno, se convino en someterlos a un arbitraje. Con tal objeto, "un Tribunal de tres árbitros será nombrado, uno por el gobierno y uno por la Snare y los dos elegirán a un tercero. Dicho organismo escuchará y decidirá todos los asuntos en discusión y presentará sus consideraciones y fallo, por escrito, dentro de cinco días después de haber terminado las audiencias. El fallo o veredicto será inapelable".

Hasta aquí, pues, los principales considerandos del contrato firmado el 10 de febrero de 1928. Sin embargo, en los meses sucesivos y atendiendo a mejoras de infraestructura se hicieron algunas ampliaciones presupuestales. Por ejemplo, con fecha 23 de marzo de dicho año, en base a un informe del ingeniero Mendiola, el gobierno aprobó la ejecución de obras adicionales ascendentes a 1 619 578 dólares, y considerando una deducción por cambio de ubicaciones de los almacenes ascendente a 418 000 dólares, el contrato primigenio del 10 de febrero quedó en 6 379 570 dólares. Entre las modificaciones o adiciones contempladas se hallaban el aumento en el ancho de uno de los muelles, en el mayor dragado de la bahía y en otros trabajos anexos o complementarios (construcción de oficinas, extensión de las áreas pavimentadas, instalación de agua y desagüe etc.)[17]. Dos años después (13 de mayo de 1930), nuevas obras adicionales fueron aprobadas con un monto ascendente a 1 772 000 dólares, que incluían equipos, cercos, maquinaria operativa, etc.

Ahora bien, simultáneamente a todas estas acciones legales, logísticas y administrativas, el régimen leguiísta tuvo que atender otras contingencias que permitieran el avance de las obras. El propio mandatario en su *Mensaje* de 1929 las reseñó del siguiente modo:

> "La construcción de las obras portuarias continúa en plena actividad y ha dado lugar a diferentes contratos y resoluciones administrativas que la facilitan y aceleran.
>
> Entre esos contratos debe citarse la compra hecha por el Gobierno a The Foundation C° de un área de 120 582,14 m² situada en la zona del nuevo puerto, por un precio total de Lp. 18 087,3,21.
>
> Pero la transacción más valiosa e importante ha sido la concluida con La Société Générale de París para dar fin a la concesión que gozaba la antigua empresa del Muelle y Dársena.
>
> No constituía la citada Empresa un obstáculo para la construcción de las obras portuarias ni su subsistencia creaba ningún conflicto con el Fisco; pero como antes de dos años, al empezar la actividad de los nuevos muelles, tenía que sobrevenir una enojosa competencia entre ella

> y el Gobierno, todo aconsejaba rescindir la concesión por convenio de partes; y a este resultado se llegó, después de laboriosas negociaciones con la aprobación del contrato de 22 de marzo de este año, en virtud del cual la Société Générale ha vendido y el Gobierno ha comprado todos los derechos de aquella derivados del contrato de 31 de octubre de 1887 por la suma alzada de Lp. 425 000,0,00.
>
> Para apreciar la importancia de esta transacción, precisa recordar la infructuosidad de arreglos análogos intentados en anteriores épocas. Mi Gobierno tiene la fundada esperanza de amortizar en tres años el precio pagado.
>
> Como consecuencia de la compra citada, se ha encargado, por contrato aprobado en 27 de marzo de este año a la Frederick Snare Corporation, constructora del Terminal la explotación del Muelle y Dársena por cuenta del Fisco" (*Mensaje* presentado al Congreso Ordinario de 1929. Lima, 1929)[18].

Tal como se menciona en el testimonio precedente, el gobierno (por las razones aludidas) tuvo que entrar en arreglos con The Foundation Company; en este caso, el arreglo fue más rápido y menos complicado para ambas partes. Desde un inicio, el gobierno desestimó la idea de la expropiación forzosa a pesar de tratarse de un asunto de interés público. Facultado por la Ley N° 4940 para vender y/o adquirir terrenos ribereños al mar que favoreciesen la construcción del terminal marítimo, el 15 de diciembre de 1928 el Estado adquirió el lote de terreno situado en la zona del nuevo puerto del Callao de propiedad de la indicada compañía. Su área era de 120 582 metros cuadrados, adquiriéndose al precio de S/. 1,50 el metro cuadrado (18 087 libras peruanas en total). A su vez, al Estado le vendió a dicha entidad en terreno de 54 873 metros cuadrados colindante con el frigorífico nacional. El precio total fue de 7 498 libras peruanas. El gobierno y The Foundation se comprometieron a construir una avenida a lo largo de la playa, cuyo costo sería cubierto por ambos en partes iguales.

Con la caída de la administración leguiísta (agosto de 1930), las obras en ejecución en el puerto del Callao se suspendieron por varios meses. No obstante, una comisión del Congreso Constituyente de 1932 informó al Congreso "que dichas obras portuarias iban a llenar una necesidad nacional" y, por consiguiente, opinaba porque el gobierno "aprobara los contratos primigenios firmados con la Frederick Snare Corporation y celebrara un nuevo contrato para la terminación de dichas obras". En julio de ese año, se expidió la Ley N° 7557, ratificada por el Ejecutivo, aprobando la continuación de las obras del terminal marítimo del Callao (el nombre de "Leguía" desapareció de los documentos oficiales). Infortunadamente, el repentino e imprevisto deceso del presidente Luis M. Sánchez Cerro (asesinado al 30 de abril 1933),

truncó de nuevo el avance de las obras. El 17 de enero de 1934 el gobierno del general Óscar R. Benavides, representado por el ministro de Fomento, Héctor Boza, firmó un nuevo contrato con la Frederick Snare Corporation, representada por G.P. Seeley, para la culminación del Terminal. En dicho documento, se reconocía que el monto total del contrato ascendía a 7 416 335 dólares, habiendo abonado el Estado peruano la suma de 6 717 468 dólares, por lo tanto, quedaba un saldo por abonar a la empresa norteamericana de 699 166 dólares. El valor del dólar al cambio se estipuló en 5,60 soles por dólar. Para financiar la terminación de las obras, se firmó un contrato entre el gobierno, la Cerro de Pasco Corporation y la propia Snare, estableciéndose las modalidades de pago, el control o administración del terminal y la caducidad del contrato. Finalmente, por Resolución Suprema del 23 de octubre de 1934 se dispuso, poner en servicio los nuevos muelles y almacenes del flamante terminal marítimo del Callao. Al mes siguiente, entró en pleno funcionamiento. No obstante, su inauguración oficial, a cargo del presidente Benavides, recién ocurrió el 15 de enero del año siguiente. Aquí el testimonio del comandante Flórez Nohesell: "Su diseño y capacidad de operación respondía a los adelantos de la época y a los requerimientos de la zona de servicios hasta por unos 25 años. Puede decirse que la ejecución de la obra fue un acierto en todos sus aspectos". El primer buque mercante que atracó al terminal para realizar operaciones de carga y descarga fue el *Vogtland* de la Compañía alemana de Vapores (Flórez Nohesell, 1986)[19].

C. LA ADQUISICIÓN DEL MUELLE Y DÁRSENA DEL CALLAO EN 1929

Los orígenes de la construcción del muelle y dársena del Callao se remontan a la segunda mitad del siglo XIX, específicamente al año 1868 cuando la empresa Templeman Bergmann y Compañía solicitó la concesión para construir y explotar un sistema de dársena y anexos. El gobierno progresista del coronel José Balta designó a una comisión técnica, integrada por los ingenieros Elmer Hohagen y Marcial Ayllón, a fin de examinar en todos sus alcances la indicada propuesta; el informe respectivo señaló las bondades y la urgencia de contar con una obra de esa naturaleza, aprobando en general las condiciones del proyecto. Con esta recomendación, al año siguiente el gobierno decidió llevar a cabo la ejecución de la propuesta, pero convocando a licitación pública. A ese acto, se presentó como único postor la mencionada entidad, adjudicándose la buena pro. En consecuencia, a principios de

agosto de 1869 se firmó el contrato respectivo, el mismo que fue elevado a escritura pública el día 16 del mismo mes y año[20]. De acuerdo, a lo convenido, el gobierno concedía a la empresa "el derecho de construir por su cuenta y costo un muelle–dársena y un malecón accesorio, debiendo para ello sujetarse al plano aprobado". Por su lado, la casa concesionaria adquiría "el derecho de explotar la obra por sesenta años contados desde su terminación, de los cuales en los diez primeros gozará de privilegio exclusivo". Al expirar el plazo, "toda la obra, almacén, oficina y útiles, serán propiedad del Estado"[21].

Las obras se iniciaron a fines de 1869 (durante la administración del mencionado mandatario) y culminaron en 1875, un año antes de concluir su mandato el presidente civilista Manuel Pardo. El 19 de julio de 1877, entraron a la dársena los primeros vapores en función de un contrato celebrado entre la empresa concesionaria y la Pacific Steam Navigation Company. En la década siguiente, la propiedad del muelle y dársena del Callao sufrió varias alteraciones por traspasos parciales sucesivos hasta quedar como propietario único la empresa francesa Augusto Dreyfus Hermanos, aquella que había firmado el controvertido y polémico contrato monopólico del guano años atrás con Nicolás de Piérola como ministro de Hacienda de Balta. Al final, dicha entidad traspasó sus derechos a la Société Générale de París de la misma nacionalidad. Posteriormente (5 de mayo de 1877) la nueva empresa, a su vez, firmó un convenio de administración del muelle y dársena del Callao con el gobierno peruano que debió durar 25 años, pero se convino en prorrogar por 25 años más, o sea, hasta 1937. Según lo convenido, la empresa francesa gozaría "del privilegio exclusivo durante veinticinco años para el embarque y desembarque de toda clase de mercaderías por el puerto del Callao, en embarcaciones de más de veinte toneladas de registro". En función de estos términos, el 14 de julio de 1912 (en las postrimerías del primer gobierno de Leguía), el régimen consideró que la vigencia otorgada (veinticinco años) se había cumplido. Sin embargo, la prepotente e influyente empresa continuó con el control el muelle y dársena. En los años sucesivos (incluyendo gran parte del Oncenio) las querellas judiciales entre ambas partes se intensificaron, produciéndose continuos reclamos, protestas, quejas, embargos, etc.

Así llegamos a 13 de marzo de 1919 cuando la administración leguiísta (después de muchas negociaciones) concluyó el arreglo con la empresa concesionaria para adquirir sus derechos; arreglo que –en opinión del diario *El Comercio*– resultó "ser un caso

particularmente arduo y dificultoso". ¿Qué alegaba la empresa? Su alegato principal radicaba en que, a raíz de la prolongada guerra con Chile y sus nefastas consecuencias posteriores en la actividad portuaria, "a la fecha aún no había disfrutado del tiempo suficiente para la recuperación del fuerte capital invertido". Por su parte, el gobierno alegaba la necesidad de adquirir el antiguo muelle y dársena "a fin de concentrar en una sola mano, todos los servicios del puerto de manera eficiente y con una cobertura mayor". En su opinión, ello se justificaba por la construcción del terminal marítimo y su posterior puesto en uso. Al final, el gobierno de Leguía logró adquirir todos los derechos de la Société Générale de París (incluyendo bienes) por un monto de 425 000 libras peruanas o su equivalente al cambio del día en dólares, por medio de letras a la vista sobre Nueva York. Ese dinero fue prestado por la Cerro de Pasco Corporation. Por el contrato respectivo (13 de marzo de 1919), "la Société vende al Gobierno y esta compra todos sus derechos derivados del contrato aprobado por Resolución Legislativa promulgada el 31 de octubre de 1887, relativo a la concesión de la explotación del puerto del Callao, abarcando la venta de la dársena propiamente dicha y su equipo fijo, el transporte marítimo y terrestre, conforme al inventario practicado". Según el indicado diario, el gobierno había hecho "una operación favorable a los intereses nacionales"[22].

Casi simultáneamente a la adquisición del muelle y dársena del Callao, el gobierno encargó a la compañía norteamericana Frederick Snare Corporation la administración de dicho muelle y dársena, a través de un contrato suscrito el 22 de marzo de 1929 y por una duración de tres años. Sin embargo, para poder financiar el pago de las obligaciones económicas derivadas de la compra del muelle y, a la vez, para constituir un fondo de explotación de esa infraestructura, el régimen leguiísta –dice Flórez Nohesell (1986)– suscribió el 14 de enero de 1930 un nuevo contrato con la Cerro de Pasco Corporation, mediante el cual esta última proporcionaba al Estado peruano 2 000 000 de dólares. De esa cifra, 1 700 000 se destinaron al pago de la mencionada compra y los 300 000 restantes a la adquisición de equipos nuevos, a mejoras de la dársena y a capital de trabajo[23]. De este modo, culminó la añosa explotación de las instalaciones portuarias del Callao a cargo de la Société Générale de París; pero se iniciaba una nueva fase en manos de la Frederick Snare Corporation, empresa extranjera como ella.

Pero, a la luz del tiempo transcurrido y desde una perspectiva histórico–marítima ¿En qué consistió y qué significó en su momento la construcción del muelle y dársena del Callao? Sin duda alguna –afirma el comandante Miguel Flórez Nohesell (1986)– su construcción no solo constituyó un hito fundacional en la historia de las obras portuarias de gran envergadura realizadas en el Perú, sino también un hecho de vital trascendencia y de primerísima necesidad para el desarrollo de las actividades navieras del país en su conjunto. Por espacio de casi seis décadas, estos muelles prestaron valiosos servicios al transporte marítimo generado por el comercio de la principal área socio económico de la nación. Primero, cobijó a los típicos veleros de la época, luego a los sofisticados vapores, y cuando las características de estos hicieron imposible acoderarlos a sus muelles, tuvo que volverse a las operaciones de carga y descarga en bahía. Con el advenimiento del siglo XX y con el crecimiento económico vertiginoso del país (comercial, sobre todo), después de la Primera Guerra Mundial, se produjo una increíble congestión en el movimiento portuario del Callao. En este sentido, el muelle y dársena resultó técnicamente obsoleto: sin calada suficiente para los barcos modernos y con un equipo mecánico inapropiado. Aquí una breve descripción de su situación: "A medida que las naves empleadas en el transporte marítimo se hacían más complejas, requiriendo de mayores profundidades al costado de los muelles y zonas de acceso, el antiguo muelle y dársena resultó inadecuado para recibirlas y permitir su operación. Por otro lado, estos muelles carecían de almacenes y patios adecuados para depositar la carga, realizándose largos recorridos desde los almacenes ubicados en el Castillo del Real Felipe hasta los muelles y viceversa, con las consiguientes demoras, pérdidas y daños a las mercaderías. En vista de la imposibilidad de poder amarrar a los muelles las modernas naves que ya arribaban al Callao, se tuvo que recurrir al empleo del sistema de lanchonaje, con la consiguiente complicación de la doble operación. Las naves fondeaban en la rada exterior del puerto, y la carga era transportada del muelle al buque, y viceversa. Se hacía, pues, necesario planear facilidades más modernas y adecuadas al progreso de las naves, al volumen de las mercaderías movilizadas, y a la perspectiva y desarrollo comercial del área tributaria del puerto del Callao" (Florez Nohesell, 1986).

¿Cómo era el muelle y dársena y qué características presentaba? El mismo autor refiere lo siguiente:

"Su particular conformación le daba un aspecto singular. El muelle y dársena fue el punto focal de una actividad inolvidable para el Callao. En el interior de la dársena había dos zonas llamadas: Puerto Grande y Puerto Chico, y para arribar a este último había una farola en el cabezo del muro que resguardaba dicha zona y con luz roja. La parte de tierra de Puerto Chico constituía una zona muy especial, pues aparte de la actividad que se desplazaba en el muelle de fleteros, por donde se embarcaban y desembarcaban los pasajeros, corría paralela la línea del Ferrocarril Central del Perú. También en ella estaban el Club Regatas Unión, Longo Club, Varadero Milne, Baños de la Salud, Asociación de Empleados Marítimos del Callao, y otros. La dársena se unía a tierra mediante un puente de fierro que a un lado tenía a Puerto Chico y al otro el muelle de guerra. Esta zona de Puerto Chico y el puente fue rellenada con el fango extraído de las inmediaciones durante el proceso de dragado que hubo de realizarse al llevarse a cabo la obra del terminal marítimo.

La vista general del muelle y dársena era la de un paralelogramo y los buques atracaban al muelle principal de 308 metros de largo, ubicado en el parte oeste, terminando en una prolongación de aproximadamente 65 metros más angosta en cuyo extremo había una especie de torreón con farola que se elevaba 13,5 pies sobre el nivel mar.

El muro central medía 286 metros y en una de sus partes había otro muelle en forma de 'U' parte del cual existió hasta 1970 en que fue demolido.

Otro muelle de importante actividad en la dársena era el llamado muelle de fierro, paralelo a los dos muelles anteriormente mencionados, piloteado y de 150 metros de largo y 25 metros de ancho. En el cabezo de este muelle había una grúa estacionaria de apreciable capacidad de levante para la época.

El tráfico de carga de cabotaje se hacía por la explanada que queda al frente del muro de tierra, otro lugar abrigado, que aprovechaban para sus operaciones y hasta como fondeadero las embarcaciones de escaso porte.

De esta explanada sale un muelle de madera, que llamaban 'chaza de fleteros', donde amarraban las innumerables lanchas dedicadas al tráfico de pasajeros.

Normalmente los botes de pasajeros o con equipaje pasaban por debajo del puente, que existía entre el borde de tierra y el muelle central, con lo que evitaban la larga vuelta de toda la dársena en cada salida a la bahía.

Las naves fondeaban delante de la dársena; pero los vapores más a barlovento. El puerto ofrecía el peligro de los cascos hundidos, cuyos restos podían hacer presa al ancla, obligándola a abandonarla. Los obstáculos de este género, de mayor peligro, quedaban muy próximos a tierra. Dos cascos peligrosos, hundidos pero balizados eran los restos del monitor *Atahualpa* y el del *Talismán*.

El muelle dársena en su mayor parte fue construido empleando aproximadamente 34 000 bloques de concreto de 10 toneladas cada uno. Para soportar los muros de la dársena hubo necesidad de hacer una zanja en el fondo del mar de 4,5 metros que se rellenó con piedra y cascajo.

Toda la extensión del muelle y dársena era aproximadamente de 210 288 metros cuadrados y tenía capacidad para 25 o 30 buques de la época. La profundidad media de la dársena era de 4 a 4,75 brazas. Tenía líneas férreas que corrían sobre la dársena y enlazaban con las líneas del ferrocarril central. También había pescantes de vapor que se desplazaban por los muelles montados sobre estructuras de madera y carriles. En

algunos lugares existían carboneras para el suministro del carbón a los pescantes y en una parte del muelle había un pozo que proveía el agua".

Además del expresado valor técnico intrínseco que tuvo el muelle y dársena del Callao para su época, también tuvo un especial valor nostálgico o sentimental para quienes lo conocieron entonces e, incluso, para las generaciones posteriores. Al respecto, el recordado coronel del Ejército y escritor chalaco de renombre, Néstor Gambetta Bonatti (1894-1968), en su bello y evocador libro *Genio y figura del Callao* (1967) hizo la siguiente semblanza:

"¡Muelle y Dársena! Apenas le miran de soslayo, si la miran, quienes ya no lo necesitan porque está pobre y se está encorvando a pesar de su esfuerzo en demostrar que es firme y recio como en sus mejores tiempos.

El Dársena, que en su propia carne está sintiendo el estrépito de su desplome, menos ruidoso que el de las torres más altas que se derrumban más pronto, lo conoció todo y sabe muchos secretos, nadie escapó de caminar por sobre los contornos rugosos y astillados de la garita adentro, nadie tampoco logrará desplazarlo en el recuerdo, porque fue un ejemplo y una lección para quienes deseen conocer las vibraciones del alma chalaca.

En la Dársena hubo un movimiento desconcertante por la cantidad de vapores que atracaban en la superficie abrigada de sus cuarenta y tantos miles de metros, antes de que se abriera el Canal de Panamá que nos trajo 'Jeta'.

La mayoría de los vapores, cuando los muros estaban llenos entraban solamente a descargar a la laguna. El nombramiento de los jornaleros (hay estibadores), se hacía por los capataces en las plataformas de la calle Mori, quienes a su vez se veían en apuros por las exigencias de los más guapos. Ganaban dos soles setenta al día, y sesenta centavos por horas extraordinarias.

Los empleados ganaban cuatro soles diarios, comprendiendo a los de oficina de controlación. Como consecuencia de la peste bubónica, allá por el año 1904, que asoló a la población, se paralizaron las actividades, cerrándose a su vez el puerto, mientras se efectuaba la descarga por Ancón. El espigón de los buques de vela se veía repleto de mástiles que esperaban por semanas su turno para atracar. De aquí salieron los famosos 'Pilotines' y era el centro de los gavieros que ganaban 80 soles mensuales.

Aquellos tiempos fueron muy bravos.

Los jornaleros emprendieron resueltas campañas por la realización de un ideal que no iba a redundar en un bienestar sindical propiamente para ellos, sino para todos los trabajadores que los sucedieron en lo venidero.

Por estas campañas, de las ocho horas, murieron Florencio Aliaga y Antonio Alarcón, y a poco tiempo falleció el batallador Fernando Vera".

Por su lado, la musa festiva tampoco estuvo ausente en el recuerdo y elogio del entrañable muelle y dársena. La combativa a incisiva escritora Dora Mayer (1868-1959), le dedicó el siguiente poema evocativo bajo el título: *En el puente del Muelle y Dársena*

(reproducido por Eleuterio Vigil Peláez en su libro *El Callao de ayer y hoy*. 1946, p. 698). Dice:

He andado por un puente,
triste huida del pasado,
pero siempre un fragmento
del amante añoranza.
¡Oh mi padre! La manera que yo piso
lleva huella de tus pasos
de ahora tantos años
en un tiempo que distinto.
A la diestra seco polvo,
a siniestra aún el mar,
con un sol y con sus velas
y sus peces plateados
Sepultados a la diestra
mis primeras ilusiones
y allá a la siniestra
infinito horizonte,
con las sombras de la pena
por las cosas que han sido
y el cabo ya no son.
Mi Callao se ha ido,
en las calles yo lo siento,
¡pocos sitios como este-
como este viejo puente,
donde lloran mis recuerdos
desde Grau y Bolognesi!

D. EL ESTADO DE LOS MUELLES Y EL AFÁN DE LEGUÍA DE MEJORARLOS

Entendiendo a los muelles como un elemento facilitador del servicio portuario, puede afirmarse que, durante nuestro periodo, a excepción del antiguo muelle y dársena del Callao que hemos escrito en el acápite apartado anterior, todos eran de fierro, madera o concreto. Algunos eran de propiedad del Estado, otros de particulares u otros del Estado administrados por estos. La nota característica era que sólo en el indicado muelle y dársena los buques podían atracar al muelle; el resto de los muelles del litoral (hasta muy adentro de la década de 1920) operaban por el tradicional sistema denominado de "lanchonaje". Este sistema –como también ya se dijo anteriormente– tenía serias limitaciones e inconvenientes, en términos de tiempo, dinero y pérdidas (hurtos). Por ejemplo, las operaciones realizadas para embarque y desembarque de mercaderías bajo esta modalidad, requería de movimientos sucesivos de la carga, con los consiguientes riesgos de daño,

robo y elevación del costo (mano de obra); además, se empleaban varios grupos de trabajadores portuarios en cada faena: muellanos en el muelle, lancheros en los lanchones y estibadores en el buque. Asimismo, el tiempo empleado en cargar y descargar todos los tipos de mercaderías en los puertos de lanchonaje, excedía en apreciable extensión al que se hubiera requerido usando muelles de atraque para las naves. A la larga, este sistema se volvió lento y antieconómico cuando el volumen de carga se incrementó sustantivamente en cada puerto (Flórez Nohesell, 1986).

¿Cuáles eran los muelles operativos durante nuestra etapa? Según dicho autor, entre 1859 y 1930 existían los muelles que aparecen en la nómina de la página siguiente. Se puede observar que predomina la participación privada en la administración de los muelles, probablemente por las sucesivas transferencias familiares o empresariales.

Ahora bien, teniendo en cuenta todas las limitaciones e inconvenientes arriba anotados, los gobiernos que se sucedieron en los primeros tres decenios del siglo XX realizaron estudios y adoptaron ciertas medidas con el propósito de mejorar, modernizar, ampliar o reparar los principales muelles a nivel nacional. Leguía no fue una excepción. En su primer *Mensaje* a la nación (que hemos mencionado en páginas precedentes) aludió a esta impostergable necesidad; posteriormente y de manera sucesiva, fue dando cuenta de los avances a este respecto. Veamos algunos casos de esta preocupación del mandatario lambayecano[24].

A comienzos de enero de 1921, el gobierno adquirió las facilidades portuarias de la Empresa del Muelle de Chimbote (a cargo de Víctor Pezet Miró Quesada con un sueldo mensual de 20 libras peruanas) y concedió a The Peruvian Corporation su explotación y administración por diez años. Firmaron el documento Heráclides Pérez (director general de Hacienda) y Arturo S. Cooper (representante de la empresa norteamericana). Según lo convenido, The Peruvian Corporation "cobrará al público por el servicio del muelle la tarifa aprobada por la Resolución Suprema de 6 de diciembre de 1918 para el muelle de Pacasmayo". Asimismo, quedaba obligada a realizar por su cuenta "todos los gastos que demande la explotación y administración del muelle, tomando para sí el 90% de las entradas brutas del muelle y pagando al Gobierno el 10% de las entradas brutas del muelle hasta un total de dos mil libras peruanas".

Puerto	Construido	Administrado por:
Pisco	1859	Cía. del muelle de Pisco
Eten	1867	Empresa del ferrocarril y muelle de Eten
Salaverry	1886	Peruvian Corporation
Pacasmayo	1884	Peruvian Corporation
Paita	1886	Federico Blume/ Peruvian Corporation
Callao	1864	Société Générale de París
Chancay	1872	Empresa Agrícola de Palpa
Ilo	1887	F.C. Moquegua a Ilo
Casma	1898	Cía. Salinera J. Reyna
Tambo de Mora	1898	Empresa Muelle Tambo de Mora
Atico	1900	Cía. Recaudadora de Impuestos
Mollendo	1902	Peruvian Corporation Ltda.
Zorritos	1905	Faustino Piaggio
Huarmey	1906	Anglo French Ticapampa
Puerto Pizarro	1908	Cía. Recaudadora de Impuestos
Pimentel	1912	Empresa del Ferrocaarril y Muelle de Pimentel
Chicama	1915	Empresa del Muelle y F.C. del Valle de Chicama Ltda.
Cerro Azul	1924	Empresa del Muelle de Cerro Azul
Ancón	1925	Cía. Aduanera Almacenes Fiscales
Supe	1921	Cía. Administradora del Muelle de Supe
Talara	1927	International Petroleum Company
Quilca	1927	Cía. Constructora Muelle Quilca
Callao	1928	Frederick Snare Corporation
Besique	1930	Sociedad Agrícola Nepeña

FUENTE: FLÓREZ NOHESELL. *Los Puertos de...* p. 98.

Tres meses después (30 de abril de 1921) el gobierno leguiísta encargó a la Sociedad Agrícola Nepeña Limitada la administración y explotación del muelle de Samanco por diez años renovables; anteriormente, dicha tarea había estado a cargo de la Testamentaría Swayne.

En el mismo año, el gobierno aprobó los estudios y autorizó la construcción de un muelle de concreto armado en Supe a la empresa Dunkelberg-Pellny (de características similares a la del muelle de Malabrigo). Aquí el texto del documento respectivo:

> "Lima, 28 de noviembre de 1921
> Vista la minuta adjunta de contrato para construcción del muelle, en virtud de la resolución expedida por el Ministerio de Fomento en 11 del actual y de la resolución legislativa de 11 de setiembre de 1917.
> Se resuelve:
> Apruébase el contrato constante de 5 cláusulas celebrado entre el Director General de Hacienda, en nombre y representación del Gobierno y don Bernardo Pellny, por el cual este se compromete a construir en Supe un muelle de concreto armado (sistema del de Malabrigo) con sujeción a la

memoria de planos y presupuestos aprobados por el Ministerio de Obras Públicas en un costo de L.E. 32 500,0,00 pagaderos en las armadas, fechas y bajo las demás condiciones que se determinen.
Regístrese y extiéndase la correspondiente escritura.
Rúbrica del Presidente.

SALOMÓN"

En mayo de 1924 se terminó la construcción del muelle acordado y en diciembre del mismo año el gobierno autorizó por contrato a la Compañía Administradora del Muelle de Supe su administración por un lapso de diez años.

En agosto de 1921 se aprobó un contrato de explotación del muelle con la Compañía del Muelle de Pisco por diez años.

En el mes de setiembre del indicado año, entró en funcionamiento el muelle construido por la Empresa del Muelle y Ferrocarril del Valle de Chicama. Sus características eran: muelle de fierro y concreto de 823 metros de largo por 6 metros de ancho, con 4 grúas instaladas (una de las cuales era de 20 toneladas de levante). Fue el primer muelle de concreto armado construido en el Perú; y fue utilizado principalmente para el embarque de azúcar producida en el extenso y rico valle del mismo nombre, a través del sistema de lanchones hacia las naves.

A finales de dicho año se construyó un muelle de lanchonaje de 236 metros de largo y 7,50 metros de ancho en el puerto de Samanco.

En mayo de 1922, el gobierno prorrogó a The Peruvian Corporation el contrato de administración y explotación del puerto y muelle de Salaverry por diez años más.

En dicho año, el gobierno transfirió la administración del muelle de Casma a la Compañía Administrativa del Muelle de Casma, sobre la base pagar al Estado el 35% de las entradas brutas del muelle.

Finalmente, el 13 de setiembre de 1922 el gobierno autorizó a Víctor Barreda a construir en la playa de Naplo (caleta de Chilca) un muelle destinado exclusivamente al embarque y desembarque de yeso y materias primas aplicables al beneficio de ese material.

El 12 de noviembre de 1924, el ministro de Hacienda y Comercio, Enrique de la Piedra, informaba que el gobierno había aprobado el contrato firmado entre Emilio F. Wagner (representante de la Compañía Administradora del Muelle de Huarmey) y Heráclides Pérez (director general de Hacienda), por el cual el Estado le entregaba a dicha empresa la administración del muelle por el lapso de diez años a partir del 24 de octubre de

ese año. Asimismo, refería "que el Fisco participaría con el 50% de las entradas brutas del muelle y bajo las demás estipulaciones contenidas en el referido contrato". Por su lado, la empresa encargaría de la renovación, ampliación y modernización del muelle, bajo la supervisión del inspector estatal o del teniente de resguardo de Huarmey[25]. Desde todo punto de vista –en opinión del alto funcionario– el irrogaba enormes ventajas para el Estado peruano.

Al mes siguiente (3 de diciembre de 1924) el mismo ministro informaba del contrato celebrado para la ampliación del muelle de concreto de Supe "en vista de las apremiantes necesidades de la zona". El contrato, de seis cláusulas, llevaba la firma del mencionado Heráclides Pérez (representante del gobierno) y de los señores Manuel Ferreyros por la Sociedad Agrícola Paramonga Limitada; Gerardo Klinge por la Sociedad Agrícola San Nicolás Limitada; y Luis F. Thorndike por la Sociedad Agrícola Huayto Limitada. Además, se pactaba que la tarifa a regir "fuera aquella que se aplicaba para el puerto de Salaverry desde el 30 de abril último", Se estableció en 8% anual el interés que debía abonarles el gobierno por razón del préstamo que le hicieran para la construcción del flamante muelle. Para la administración respectiva (por el lapso de diez años) se constituyó la Campañía Administradora del Muelle de Supe a cargo de Roberto Espantoso[26].

Por Resolución Suprema de fecha 11 de febrero de 1925, firmada por el ministro Manuel G. Masías y con la rúbrica del presidente Leguía, se autorizó a la Peruvian Corporation Limitada (administradora del muelle de Salaverry), invertir hasta tres mil libras peruanas en los "trabajos de reparación y mantenimiento aprobado por la Dirección de Obras Públicas". Semejante procedimiento se aplicó a la Compañía Administradora del Muelle de Pisco "a fin de efectuar las reparaciones convenientes y apremiantes" (8 de abril de 1925). Días después (7 de mayo) se le autorizó también invertir 5 550 libras peruanas "en la construcción de las obras de defensa del muelle".

Con fecha 2 de mayo de 1925, se autorizó a la Peruvian Corporation Limitada (administradora del muelle fiscal de Chimbote), la instalación de alumbrado eléctrico" con el propósito de operar en horario nocturno".

El 24 de junio de ese año, se aprobó que la Empresa del Muelle de Tambo de Mora llevara a cabo "los trabajos de reparación y conservación pertinentes, ampliando los que se habían efectuado entre 1922 y 1924". Asimismo, se autorizó la reparación de los muelles de Pacasmayo, Paita, Chala y Pisco.

Por convenir al fisco, el 8 de noviembre de 1926 (por Resolución Suprema) se aprobó el contrato celebrado entre el director general de Hacienda y el señor Alfredo Larrañaga para la construcción de un muelle de fierro y oficinas anexas para su servicio y el de aduanas en la caleta de San Nicolás, por el término de veinticinco años "a partir del día en que la Dirección de Obras Públicas declare expedito al muelle para el servicio público". Al término de ese plazo, el muelle pasaría a ser propiedad del Estado.

El 10 de marzo de 1927 se autorizó a la Peruvian Corporation Limitada (administradora del puerto de Paita), para invertir en los trabajos de reparación y ampliación correspondientes[27]. Al mes siguiente (día 7), se hizo lo propio para que dicha empresa adquiriese una grúa en el muelle de Chimbote; en este último caso, la inversión fue de 10 000 libras peruanas *(Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927)*.

Por Resolución Suprema del 10 de mayo del indicado año, se aprobó el contrato (16 claúsulas) celebrado entre el director general de Hacienda y el representante de la Compañía Constructora del Muelle de Quilca, para la construcción y explotación de ese muelle "por el lapso de veinticinco años". Cuatro meses después (29 de setiembre), igualmente por Resolución Suprema, se concedió a la Internacional Petroleum Company la construcción y explotación de un nuevo muelle de conformidad con el proyecto y planos aprobados por el Ministerio de Fomento. El expresado muelle "será destinado al embarque y aprovisionamiento de petróleo y sus derivados, así como a la movilización de materiales y mercaderías pertenecientes a la expresada Compañía". Asimismo, el tráfico del muelle "estará sujeto a los reglamentos de aduana y a los derechos de muellaje respectivo". Por último, la concesión acordada "tendría una vigencia de veinticinco años"; al término, de la misma el muelle pasaría a ser propiedad del Estado "sin pago e indemnización de ninguna clase".

Casi al culminar el mes de enero de 1930, se reglamentó el uso, la extensión y la caducidad de los terrenos concedidos por el Estado para el establecimiento de muelles en las caletas deshabitadas del litoral. Aquí el tenor del texto:

> "Lima, 29 de enero de 1930
> Considerando:
> Que, para el establecimiento de nuevos muelles en los distintos lugares del litoral, se solicita por las compañías constructoras de esas obras, extensiones de terrenos que constituyen la casi totalidad de las áreas disponibles para la fundación de poblaciones;
> Que el acaparamiento de esos terrenos puede impedir en lo futuro el desarrollo urbano o el avecindamiento de personas ajenas a la concesión;

SE RESUELVE:
1°.– Al concederse por el Estado, en venta o uso, terrenos para el establecimiento de muelles en las caletas deshabitadas del litoral, se cuidará de limitar la extensión de aquellos a lo indispensable para la instalación de esas obras y sus anexos, como depósitos, oficinas de administración, casas para empleados, patios y factorías; y
2°.– El Estado se reserva el derecho de expropiar después de cinco años los terrenos vendidos que no hayan sido utilizados con obras o construcciones, pagando por ellos el mismo precio estipulado en el contrato.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República

MASÍAS".

A comienzos de febrero del mismo año, el gobierno (amparándose en la Ley N° 4940 de 13 de febrero de 1924 que autorizaba al Poder Ejecutivo vender los terrenos públicos de libre disposición del litoral) vendió a la Empresa del Ferrocarril y Muelle de Chicama Limitada una faja de terreno ribereño ubicado a ambos lados del muelle que había construido en dicho puerto. Aquí el texto del documento:

"Lima, 4 de febrero de 1930.
Visto el expediente letra E. N° 243 de Gildemeister y Cía. por la Empresa del Ferrocarril de Chicama Ltda., sobre compra de un terreno fiscal;
De acuerdo con lo informado por la Dirección de Obras Públicas, la Sección de Bienes Nacionales y en uso de la facultad concedida por la ley N° 4940.
SE RESUELVE:
1°.– Adjudícase a la Empresa del Ferrocarril y Muelle de Chicama Ltda., en las condiciones establecidas por la Resolución Suprema de 29 de enero del presente año, una faja de terreno ribereño de mil quinientos metros de largo por doscientos metros de ancho, o sea, treinta hectáreas, ubicadas a ambos lados del muelle que han construido en el puerto de Chicama, conforme al plano que acompañan, que se agregará a la escritura.
2°.– El precio de la venta es la suma de seiscientas libras peruanas (Lp. 600,0,00) a razón de veinte libras por hectárea.
3°.– Extienda la Dirección General de Hacienda la escritura de ley, previo abono del precio del terreno.
Regístrese y cúmplase por la expresada Dirección.
Rúbrica del Presidente de la República

MASÍAS".

Con fecha 23 de junio del indicado año, el régimen leguiísta (representado por Francisco Quirós Vega, director de Hacienda) y la Negociación Agrícola Nepeña Limitada (representada por Juan Luis Basombrío) firmaron un contrato por el cual dicha empresa se encargaría "de construir y explotar un nuevo muelle en el lugar denominado Besique". Ese derecho sería por treinta años.

Aquí el texto de la referida resolución:

"Lima, 23 de junio de 1930.
Visto el proyecto de contrato adjunto, sobre construcción y explotación de un muelle en la caleta de Besique;
De acuerdo con el dictamen fiscal:
SE RESUELVE:
Apruébase el contrato constante de diecisiete cláusulas celebrado entre el Director General de Hacienda, en representación del Gobierno, y don Juan Luis Basombrío, en nombre de la Sociedad Agrícola Limitada, para la construcción y explotación de un muelle en la caleta de Besique, en la bahía de Samanco, por el término de treinta años y bajo las demás estipulaciones contenidas en el referido contrato.
Comuníquese y regístrese.
Rubrica del Presidente de la República

MASÍAS".

El muelle llegó a tener una longitud de 320 metros y 11,50 metros de ancho.

En síntesis, pues, durante el Oncenio (además de los muelles anotados) otros ubicados en el norte, centro y sur del litoral también merecieron atención del gobierno. Fue el caso, por ejemplo, de los muelles de Puerto Pizarro, Pacasmayo, Huacho, Chala y Atico[28].

Con anterioridad (Resolución Suprema de 27 de marzo) el gobierno adjudicó a la Sociedad Agrícola Nepeña Limitada una faja de terreno ribereño de doce hectáreas y 4 610,50 m² ubicado a ambos lados del muelle de la caleta de Besique, conforme al plano de setiembre de 1929 que acompañó. En cuanto al indicado contrato el texto, del mismo dice:

"CONTRATO

Entre los suscritos Francisco Quirós Vega, Director General de Hacienda, en representación del Gobierno y don Juan Luis Basombrío, en representación de la Sociedad Agrícola Nepeña Limitada, se ha convenido el contrato que sigue para la construcción y explotación del muelle de Besique.
Primero.– El Gobierno concede a la Sociedad Agrícola Nepeña Limitada, que en adelante se llamará la Sociedad, la construcción y explotación por treinta años del muelle de fierro que esta se propone construir en la caleta de Besique y cuyo monto asciende a la cantidad de cuatrocientos setenta mil soles oro (S/ 470 000,00) de acuerdo con los planos y presupuestos a que se refiere la Resolución Suprema de 5 de abril del año de 1929, expedida por el Ministerio de Fomento.
Segundo.– Los treinta años de duración de este contrato correrán desde la fecha en que el muelle esté expedito para el servicio, según la declaración respectiva del Ministerio de Obras Públicas, teniéndose en cuenta que el Gobierno otorga a la Sociedad un plazo de seis meses, a partir de la fecha de la firma del presente contrato, para dar término a la construcción de la obra.

Tercero.– El Gobierno se obliga durante el tiempo de la explotación a no conceder a persona o sociedad alguna, autorización para construir otro muelle, andarivel o embarcadero en la bahía de Samanco.
Cuarto.– La Sociedad concesionaria se obliga a cuidar de la buena conservación del muelle durante el tiempo de explotación, pintando cada dos años la parte metálica con minium, azarcón y otras pinturas para conservar el resto del material, con el objeto de que, a la terminación de esta concesión, entregue el muelle al Gobierno en perfecto estado de conservación, salvo caso de destrucción de esa obra por fuerza mayor.
Quinto.– La Sociedad hará libre uso del muelle para el embarque de los productos de sus haciendas del valle de Nepeña y para el desembarque de las mercaderías a ellas destinadas, debiendo hacer servicio público con arreglo a las tarifas que en la actualidad rigen en el muelle de Chimbote.
Sexto.– El servicio del muelle comprende el izaje de la carga de las embarcaciones que atraquen al muelle y el recorrido por este hasta su principio, o viceversa.
Sétimo.– Las cuestiones que se susciten entre la Sociedad y los comerciantes sobre el cobro de muellaje serán resueltos por la Aduana. Las que se promuevan entre la Sociedad y los jornaleros, serán resueltas por el Capitán del Puerto y si no hubiera conciliación por la Dirección de Capitanías.
Octavo.– Toda mejora que voluntariamente introdujera la sociedad quedará a beneficio del muelle, desde el momento mismo de su implantación, sin que el Gobierno tenga que abonarle ninguna suma por razón de ella.
Noveno.– La Sociedad explotará el muelle conforme a los reglamentos que actualmente rigen y a los que el gobierno dicte en lo futuro; pero es convenido que no podrá aumentarse la tarifa pactada en la cláusula quinta, sino de acuerdo común entre el Gobierno y la Sociedad.
Décimo.– Todos los materiales, maquinarias y demás elementos indispensables para la construcción, conservación y refacción del muelle, serán introducidos libres de derechos fiscales por veinticinco años, observándose las disposiciones al respecto vigente y que se dicten en lo sucesivo.
Décimo primero.– El servicio del muelle será gratuito para el material de guerra, equipo de tropas, provisiones para el ejército, su ganado y forraje que traslade o importe el Gobierno por sí mismo y para su uso, solo en la parte que la tarifa beneficia a la concesionaria; pero en lo que toca al jornal de los trabajadores, su importe será satisfecho por el Gobierno; gozando de este privilegio la sal y el guano que se movilice por las respectivas compañías fiscalizadas que los administren.
Décimo segundo.– La Sociedad suministrará mensualmente a la Dirección de Estadística del Ministerio de Hacienda y a la Sección respectiva del Ministerio de Fomento, el estado del movimiento en el muelle, tanto en lo que se refiere al servicio público como el propio de sus haciendas.
Décimo tercero.– Si durante la vigencia de este contrato el Gobierno constituyera una compañía fiscalizada para la administración de todos los muelles de la República y por este motivo le fuera necesario reasumir el de Besique con sus accesorios, la Sociedad lo entregará previo bono del valor del muelle, con la rebaja de quince mil seiscientos sesentaiséis soles oro sesentaiséis centavos (S/. 15 666,66) por cada año de explotación que hubiese transcurrido a esa fecha.

Décimo cuarto.– La Sociedad concesionaria podrá transferir este contrato previa autorización del Gobierno.
Décimo quinto.– Vencidos los treinta años del contrato a que se refiere la cláusula primera, la Sociedad entregará al Gobierno el muelle con todos sus materiales, accesorios y dependencias, quien asumirá la propiedad de todas estas obras sin pago de indemnización de ninguna clase a la Sociedad concesionaria o a la que su derecho represente.
Décimo sexto.– La Sociedad hace renuncia a toda intervención diplomática, sometiéndose a las leyes y tribunales de la República, en el caso que se presentaran dificultades en el cumplimiento de este contrato con el Gobierno.
Décimo sétimo.– El presente contrato será aprobado por el Gobierno y una vez perfeccionado en esa forma, se elevará a escritura pública ante el Notario respectivo.
Lima, 23 de junio de 1930

J. L. BASOMBRÍO
FCO. QUIRÓS VEGA".

Finalmente, por Resolución Suprema de 22 de julio de 1930 (un mes antes de ser derrocado), Leguía autorizó a la Peruvian Corporation administrar y reconstruir el muelle fiscal de Pacasmayo por el lapso de 25 años. Aquí el tenor del documento:

"Lima, 22 de julio de 1930.
Visto el proyecto de contrato adjunto, sobre refección y explotación de un muelle fiscal;
En uso de la autorización legislativa de 11 de setiembre de 1897;
SE RESUELVE:
Apruébase el contrato constante de veintiuna cláusulas, celebrado entre el Director General de Hacienda, en representación del Gobierno, y don Archibald S. Cooper, en nombre de la Peruvian Coropration Ltd., para la administración y reconstrucción del Muelle Fiscal de Pacasmayo por el término de veinticinco años, con la participación del fisco en el cuarentaicuatro por ciento (44%) de las entradas brutas del Muelle y bajo las demás estipulaciones contenidas en el referido contrato.
Regístrese, comuníquese, publíquese y extienda la Dirección General de Hacienda la escritura de ley.
Rúbrica del Presidente de la República

MASÍAS".

Sobre el referido contrato, el texto dice:

"CONTRATO

Entre el Supremo Gobierno, representado por el Director General de Hacienda, doctor Francisco Quirós Vega, y la Peruvian Corporation Limited, representada por donde Archibald S. Cooper, se celebra el contrato que consta de las cláusulas siguientes:
Primera.– La Peruvian Corporation Ltd., se compromete a realizar, por cuenta del Supremo Gobierno, la reparación del Muelle de Pacasmayo, de conformidad con las especificaciones y presupuestos que apruebe previamente el Ministerio de Fomento, pero cuyo monto no puede pasar de trescientos mil soles oro ($. 300 000,00).

Segunda.– El Gobierno reconoce adeudar a la Peruvian Corporation Ltd., hasta el 30 de junio del presente año, por razón del actual contrato y obligaciones derivadas del de febrero de 1909, la cantidad de ciento ochenta y ocho mil noventaitrés soles oro, cuarenta y cuatro centavos. (S/. 188 093,44).

Tercera.– El Gobierno contrató con la Peruvian Corporation Ltd. la explotación del muelle de Pacasmayo por el tiempo de 25 años a partir de la fecha del presente contrato.

Cuarta.– Del producto bruto que obtenga la Peruvian Corporation Ltd. en la explotación del muelle de Pacasmayo, el cuarentaicuatro por ciento (44%) corresponderá al Gobierno y el cincuentaiséis por ciento (56%) restante lo tomará para sí la Peruvian Corporation Ltd. con el objeto de atender por su cuenta, a todos los gastos de la explotación y administración del muelle. Entendiéndose por gastos de explotación y administración todos los de orden material o personal que exijan el embarque y desembarque de mercaderías y la pintura periódica del muelle. Los gastos de reparación, renovación y mejoras del muelle, de su vía permanente y de su material fijo y rodante, serán de cuenta del Gobierno y no podrán hacerse sino por orden expresa suya y con sujeción a presupuestos aprobados por la Dirección de Obras Públicas; salvo que el Gobierno prefiera hacerlas directamente sin intervención de la Peruvian Corporation Ltd. Se entiende por gastos de reparación y renovación, los siguientes: en el muelle, la renovación de las piezas gastadas, tales como maderas, columnas, vigas y demás partes de la estructura; en la vía permanente, el costo de rieles y sus accesorios, así como los gastos de su colocación; y en el material fijo y rodante, el valor de reemplazos o el aumento en cantidad de locomotoras, carros, calderos y grúas.

Para los efectos de la estipulación anterior, el Capitán de Puerto pasará, semestralmente a la Dirección de Obras Públicas, un informe sobre el estado del muelle y el Ministerio de Fomento mandará practicar las inspecciones técnicas que juzgue convenientes.

Las sumas que se inviertan en reparaciones, renovaciones y mejoras del muelle, después de efectuada la refacción total a que se contrae el presente contrato, se considerarán como aumento de las obras a que se refiere la cláusula primera y su monto ganará los intereses y será amortizado en la forma que se determina en la cláusula siguiente.

Quinta.– El cuarentaicuatro por ciento que corresponde al Gobierno, lo aplicará la Peruvian Corporation al pago de un interés del seis por ciento al año sobre el saldo de la cuenta del Gobierno, y el resto, se dedicará a la amortización del mismo.

Si al vencerse el periodo de los veinticinco años no se hubiera llegado a cancelar a la Peruvian Corporation Ltd. las cantidades que se le adeudan, el Gobierno abonará a la Corporation el saldo pendiente al tiempo del vencimiento del plazo, salvo que conviniese con la Peruvian en prolongar la explotación del muelle por todo el tiempo que fuese necesario para la cancelación total de la deuda.

Sexta.– La Peruvian Corporation podrá efectuar en el muelle, por cuenta del Gobierno, las reparaciones de carácter urgente e imprescindible con la aprobación del Capitán de Puerto y previa presentación del presupuesto respectivo, siempre que su monto no exceda de un mil soles oro.

Movimiento de los muelles del Perú en 1926

Nombres	Desembarcado		Embarcado		Total	
	Tons.	Lp.	Tons.	Lp.	Tons.	Lp.
Tumbes	1 043	126,2,26	2 537	130,7,88	3 585	257,0,14
Zorritos	2 462	.....	7 065	.....	9 527	.....
Lobitos	21 373	.....	696	.....	22 069	.....
Talara	68 388	.....	60 078	.....	128 466	.....
Paita (Madera)	13 287	2 960,0,28	2 177	705,0,70	15 464	3 665,0,98
Paita (Fierro)	22 309	4 670,7,28	35 381	3 199,4,60	57 690	7 870,1,88
Pimentel	34 165	5 320,7,59	32 030	3 918,3,70	66 195	9 239,1,29
Eten	20 312	1 761,0,25	46 673	5 054,1,05	66 985	7 415,1,30
Pacasmayo	12 115	3 768,2,61	11 655	2 965,7,53	23 770	6 734,0,14
Chicama	15 498	3 171,1,90	98 636	9 745,8,81	114 137	12 917,0,80
Salaverry	53 054	10 576,3,28	99 168	13 298,7,53	152 222	23 875,0,81
Chimbote	7 463	2 034,8,49	11 182	3 187,3,72	18 645	5 222,2,21
Casma	2 668	569,7,10	3 483	1 021,6,56	6 151	1 591,3,74
Supe	17 254	2 247,8,47	39 820	5 519,5,78	57 074	7 667,4,25
Huacho	17 635	839,5,02	29 773	1 522,4,48	47 408	2 361,9,50
Ancón	193	1,9,30	.....	.....	193	1,9,30
Callao (Dársena)	479 901	187 161,3,90	156 533	39 133,2,50	636 434	22 6294,6,40
Callao (Cabotaje)	43 352	7 889,4,31	19 954	4 766,6,87	63 306	12 656,1,18
Cerro Azul	16 086	4 034,1,13	21 067	5 516,1,76	37 153	9 550,2,89
Tambo de Mora	1 2212	3 899,3,48	18 931	7 445,0,51	31 143	11 344,3,99
Pisco	34 542	10 271,4,13	24 213	5 899,2,20	58 755	16 170,6,33
Chala	767	112,0,48	2 591	201,4,98	3 358	313,5,46
Atico	72	7,1,34	462	34,3,20	534	41,4,54
Ilo	3 825	329,5,81	2 461	228,5,65	6 286	558,1,46
Iquitos	16 322	4 810,5,99	1 1485	2 357,5,58	2 7807	7 168,1,57
Totales	916 303	256 563,4,57	738 051	116 451,5,59	1 654 357	372 915,0,16

FUENTE: *Almanaque de El Comercio*. Lima, 1928, p. 172.

Movimiento de los muelles de la República en 1927

Muelles	Desembarcado		Embarcado		Total	
	Tons.	Lp.	Tons.	Lp.	Tons.	Lp.
Pto. Pizarro	1 961	145 938	3 107	199 795	4 168	345 733
Zorritos	1 607	—	5 386	—	6 993	—
Lobitos	15 688	—	304	—	15 990	—
Talara	136 354	—	66 088	—	201 442	—
Paita (Madera)	14 015	3 027 720	2 351	631 886	16 366	3 659 606
Paita (Fierro)	24 744	5 318 969	35 722	3 511 389	60 466	8 830 358
Pimentel	27 698	4 857 923	33 584	4 292 118	61 282	9 150 041
Eten	16 318	3 292 345	56 572	8 026 929	72 890	11 319 274
Pacasmayo	11 786	3 327 852	13 760	3 159 346	25 546	6 487 198
Chicama	24 999	4 371 543	84 771	8 392 468	109 770	12 764 011
Salaverry	45 971	7 696 923	106 559	14 947 209	152 530	22 644 132
Chimbote	11 298	2 520 790	11 278	3 146 885	22 576	5 667 675
Samanco Emp.	1 258	242 029	435	96 266	1 693	338 295
Samanco Pub.	2 365	490 390	11 261	1 143 341	13 726	1 633 731
Casma	2 137	485 765	3 088	941 872	5 225	1 427 637
Huarmey	2 211	424 745	1 651	580 191	3 862	1 004 846
Supe	19 950	2 933 824	38 558	5 419 513	58 508	8 353 337
Callao (Dársena)	502 999	196 169 610	153 564	38 413 500	656 563	234 583 110
Callao (Cabitaje)	13 338	2 702 512	17 629	4 341 817	30 967	7 044 329
Cerro Azul	11 481	2 923 572	18 155	4 446 552	29 636	7 370 124
Tambo de Mora	12 797	4 081 270	19 762	7 412 867	32 559	11 494 137
Pisco	54 542	10 271 413	24213	5 899 220	58 755	16 170 633
Chala	770	103 094	2 070	155 923	2 840	259 017
Atico	43	6 018	570	47 583	613	53 601
Ilo	3 681	402 348	3 162	289 751	6 843	692 099
Iquitos	12 107	3 605 691	9 567	1 960 956	21 674	5 566 647
Totales	951 216	259 402 284	723 267	117 457 287	1 674 483	376 859 571

FUENTE: *Almanaque de El Comercio*. Lima, 1929, p. 177

Sétima.– Durante la vigencia del presente contrato, el Gobierno se obliga a no conceder alguna autorización para la construcción de muelles nuevos en Pacasmayo, ni a construirlo por su cuenta.
Octava.– La tarifa del muelle de Pacasmayo continuará en vigencia durante el tiempo de la explotación por el Peruvian Corporation Ltd. aumentada en un veinte por ciento.
Novena.– El servicio del muelle será gratuito para el material de guerra, equipo de tropa, provisiones para el ejército, su ganado y forraje, que traslade o importe el Gobierno directamente para su uso.
Décima.– La Peruvian Corporation Ltd. explotará el muelle de Pacasmayo en conformidad con los Reglamentos que actualmente rige o con los que el Gobierno dicte en lo futuro; pero es expresamente convenido que no podrá rebajarse las tarifas aprobadas mientras la Peruvian Corporation Ltd. conserve la explotación del muelle de Pacasmayo.
Undedécima.– Las obras de reconstrucción del muelle de Pacasmayo comenzarán a ejecutarse dentro de sesenta días después de la celebración del presente contrato, debiendo concluirse antes de un año y medio.
Décima segunda.– La Peruvian Corporation Ltd. rendirá cuenta al Gobierno, trimestralmente, de la recaudación habida y le abonará la parte de las entradas brutas que le correspondan, de conformidad con lo estipulado en la cláusula quinta de este contrato.
Décima tercera.– La recaudación se hará por medio de facturas y recibos numerados, talonados, firmados y sellados con el sello de la Peruvian Corporation Ltd. y suscritos por el recaudador que ella nombre.
Décima cuarta.– El servicio del muelle comprende el izaje de la carga de las embarcaciones que atraquen al muelle y el recorrido por este hasta su principio o viceversa.
Décima quinta.– La Peruvian Corporatión Ltd. suministrará trimestralmente a la Dirección de la Estadística del Ministerio de Hacienda el estado del movimiento del muelle.
Décima sexta.– Si durante la vigencia de este contrato, el Gobierno construyera una compañía fiscalizada para la administración de los muelles y por este motivo le fuere necesario reasumir el de Pacasmayo con sus accesorios, o por convenir al interés fiscal, solicitara la devolución del muelle, la Peruvian Corporation Ltd., lo entregará previo, pago de la suma que le adeude el Gobierno conforme a este contrato.
Décima sétima.– Todos los materiales, maquinarias y demás elementos indispensables para la explotación, refacción y conservación del muelle serán introducidos libres de derechos de aduana, observándose las disposiciones al respecto o que se dicten en el futuro.
Décima octava.– Queda cancelado y sin efecto alguno, el contrato de fecha 6 de diciembre de 1918.
Décima novena.– Mientras se encuentre en vigor el presente contrato, se entenderán prorrogados los celebrados por las partes contratantes sobre administración de los muelles de Salaverry y Chimbote.
Vigésima.– El presente contrato será aprobado por el Supremo Gobierno, y una vez perfeccionado en esa forma, se elevará a escritura pública ante el Notario respectivo.

Lima, 22 de julio de 1930.
FRANCISCO QUIRÓS VEGA
ARCHIBALD COPPER".

E. EL HUNDIMIENTO DEL DIQUE FLOTANTE DEL CALLAO EN 1930[29]

Como veremos en apartado posterior, en abril de 1909 (casi al comienzo del primer gobierno de Augusto B. Leguía) empezó a operar el moderno dique flotante que la flamante Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao había adquirido en Inglaterra a un precio fijado en 59 000 libras esterlinas con la firma Swan Hunter and Wigham Richardson Ltda. Con una capacidad para levantar naves de hasta 7 000 toneladas de peso, el dique zarpó el 20 de agosto de 1908 y arribó a nuestro primer puerto el 2 de abril del año siguiente, empezando a operar casi de inmediato. Seis meses después arribó el vapor *Ucayali* (construido en los astilleros ingleses) que sería la primera nave de la empresa. Al poco tiempo llegó el *Huallaga*, gemelo del anterior. Ambos vapores desarrollaban una velocidad superior a las 20 millas, tenían un desplazamiento de 3 240 toneladas, tres cubiertas, cuatro máquinas y cuatro calderas; medían 375 pies de eslora y su capacidad de albergar pasajeros era de 112 en camarotes de primera, 98 en camarotes de segunda y 200 en cubierta con camas. En opinión del vicealmirante AP Mario Castro de Mendoza (1980), estas naves venían a ser "los buques más veloces en la costa occidental Sudamericana". Sucesivamente, llegaron otras naves, hasta contar con una flota de 16 unidades. Inicialmente –como veremos en detalle más adelante– la naviera nacional prestó servicios a lo largo de nuestro extenso litoral, para después navegar no solo entre Panamá, Callao y Valparaíso, sino también a otras partes del mundo[30].

El dique flotante se hallaba fondeado a inmediaciones de la isla de San Lorenzo entre la Base Naval y la Estación de Explosivos de Aeronáutica, a 500 metros al SE de Punta Galera. A pesar de contar con un poco más de dos décadas de construido, se hundió el 17 de mayo de 1930, atribuyéndose ese percance, por un lado, a la falta de un buen mantenimiento y, por otro, a encontrarse operando en un área desabrigada donde era difícil ejecutar las reparaciones necesarias. Estando asegurado el dique en 40 000 libras peruanas en la Union Marine Insure Company de Liverpool, los aseguradores se negaron a pagar el seguro pretextando "incuria punible en su hundimiento". De este siniestro, la empresa naviera nacional solo pudo recuperar 7 500 libras peruanas a título de "concesión" de los aseguradores.

Según se afirma, el indicado dique tenía una capacidad de operación de 5 000 toneladas y prestó importantes servicios en la

carena de los buques tanto de la Escuadra, como de los barcos de la propia Compañía, de otros de cabotaje y de buques de bandera extranjera (especialmente de empresas de cable y petroleras). La estadística oficial de los años 1924 a 1929, señala que el dique sirvió para ejecutar las siguientes carenas:

Años	Buques	Tonelaje	Rendimiento
1924	28	53 311	114 390
1925	31	65 259	196 340
1926	34	70 448	225 460
1927	25	39 975	120 560
1928	23	38 452	116 100
1929	27	41 988	121 910

Se cobraba la siguiente tarifa:

- Tarifa mínima.....1 250
- Por cada día más..... 300

Barcos que pasaban del mínimo:

- Primer día: un dólar por cada tonelada de registro
- Por cada día más: medio dólar por cada tonelada de registro.

Con el hundimiento mencionado, el único medio de carena que existió en el Callao era el varadero de submarinos de la Estación Naval de San Lorenzo, con la seria limitación de que sólo tenía capacidad para barcos menores de 800 toneladas. En vista de ello, el Perú se vio obligado a enviar a los buques de la escuadra a la zona del Canal de Panamá (dique seco de Balboa); las naves de la Compañía Peruana de Vapores usaban también este dique o el de Talcahuano en Chile. Asimismo, al no ofrecer total seguridad el varadero indicado, nuestros submarinos *"R"* eran llevados a Balboa para su carena; operación que se hacía dos veces al año, con el consiguiente sobrecosto. "Obviamente –señalaba *El Comercio* en una de sus ediciones de entonces– el gasto que ocasionan estos viajes expresos" es considerable, agravado además por la depreciación de nuestra moneda, ya que los días de carena se abonan en dólares". Además de ello, razones de seguridad nacional aconsejaban la necesidad de disponer de un dique de carena en el puerto del Callao.

Ante tan grave situación, el gobierno posterior del general Benavides nombró una comisión *ad hoc* para que recomendara lo más conveniente al respecto. Esta numerosa e importante comisión estuvo integrada por las siguientes personas:

- Delegados del Ministerio de Marina:
  Capitán de fragata Miguel Fidel Escuza Villalobos
  Capitán de fragata Alfredo Ravines
- Delegados del Ministerio de Fomento
  Ingeniero Federico Basadre
  Ingeniero Óscar López Aliaga
- Delegado de la Sociedad de Ingenieros:
  Ingeniero Carlos Alayza Rose
- Delegado de la Compañía Peruana de Vapores:
  Señor William Newhouse

De acuerdo, a las directivas recibidas, la comisión durante varios meses efectuó un estudio técnico y económico, contempló necesidades de capacidad, dimensiones e hizo comparaciones sobre ventajas y desventajas entre un dique seco, un flotante y un varadero. Por otro lado, tomó como referencia el proyecto del dique seco del ingeniero holandés Johann Kraus y costos realizados por él en 1914. Asimismo, contempló la posible ubicación de un dique seco ya sea en la Caleta Pescadores de la isla de San Lorenzo o en la ribera del puerto del Callao, encontrando que el costo de la obra (en cualquiera de los dos casos) bordeaba los 2 400 000 soles para un dique de 5 000 toneladas, cifra que consideró demasiado elevada. Luego analizó la adquisición de un dique flotante y determinó que sólo se requería de una inversión de 1 100 000 soles; vale decir, la mitad del estimado anterior.

A partir de entonces y previo análisis del informe evacuado por dicha comisión, la Asociación Nacional Pro-Marina, presidida por el contralmirante José Ernesto de Mora Romero, inició una intensa campaña pública y en el entorno gubernamental en favor de un dique seco[31]. Para ello, encomendó al ingeniero Santiago Hart Combelt, (socio activo de la institución), el análisis del informe presentado y la elaboración de un anteproyecto al respecto. Después de casi 30 meses de gestión y campaña, la Asociación logró que el gobierno asumiera el temperamento por ella propuesto, incluyendo planos y presupuestos. En efecto, en el presupuesto de 1936 se asignó una partida de 1 730 000 soles para iniciar la construcción del dique seco; cifra que se elevó hasta 2 000 000 en los meses siguientes hasta su culminación. La empresa favorecida para la construcción fue la norteamericana Frederick Snare Corporation. El 13 de mayo de 1936, con la presencia del presidente Benavides, ministros de Estado, autoridades civiles y militares, miembros de la Asociación Nacional Pro-Marina, se realizó la ceremonia de inauguración de los trabajos del dique seco del Callao; esta vez como dependencia

de la Marina de Guerra de Perú y con una capacidad para buques hasta de 25 mil toneladas de peso muerto. Simultáneamente, se inauguraron los talleres de mecánica y caldería y el edificio central donde el departamento de reparaciones del arsenal naval inició sus funciones.

F. EL SERVICIO DE FAROS, BOYAS Y BALIZAS EN EL LITORAL

Desde el inicio de su dilatada gestión, Leguía mostró igualmente un interés especial por el estado de los faros y anexos a lo largo de nuestro litoral (instalación conservación, servicios y tarifas). En este sentido, los *Mensajes* presidenciales y las *Memorias* de Marina constituyen fuentes de consulta indispensable; lo mismo que la obra monumental del comandante León Garaycochea mencionada reiteradamente a lo largo del presente volumen; igualmente, el *Diccionario geográfico del Perú* (1922) del capitán de fragata Germán Stiglich. En las páginas que sigue, describimos cómo el gobierno encaró el mejoramiento y la modernización de tan importantes auxiliares de la navegación y sus implicancias para el movimiento marítimo en general.

Hasta el arribo del mandatario lambayecano a Palacio de Gobierno, generalmente el establecimiento de faros, boyas y balizas se realizaba por iniciativa privada y a menudo de manera caprichosa o arbitraria. Con el propósito de corregir esa costumbre y de uniformar su práctica a nivel nacional, con fecha 20 de enero de 1920 se expidió el Decreto Supremo "prohibiendo la instalación de esos auxiliares de la navegación sin la autorización previa del Ministerio de Marina". La idea era, por un lado, que la colocación de faros obedeciera a un plan concebido previamente por el gobierno a través del indicado ramo y, por otro, que se pudiera publicar con la anticipación debida los servicios de su ubicación a los navegantes, "evitando así los peligros y confusiones que antes existían" (*Memoria de Marina*. Lima, 1920, p. 9). El indicado dispositivo decía, en resumen: "Prohíbase establecer faros y luces en los puertos y costas de la República y no modificar los existentes sin la autorización respectiva" (Garaycochea, T. 1, p. 158).

El mismo año, el ministro del ramo, contralmirante Juan Manuel Ontaneda, informaba que se hallaba muy adelantada la obra de instalación del "faro de cuarto orden en Punta de Coles (Ilo) y que su funcionamiento era de suma importancia y urgencia para el lugar"[32]. Asimismo, hacía saber que su portafolio proyectaba la "ubicación de seis faros más en Huarmey, Supe, isla de Chincha, Punta Santa María, Punta Parada (en el puerto de San

Juan) y Punta Atico (en el puerto de Mollendo), estudiándose a la vez el establecimiento del nuevo sistema de faros A.G.A. que ofrece mayores seguridades en la iluminación y gran economía en su funcionamiento".

El 19 de julio de ese año, se dispuso que en los ajustamientos al Inspector General de Faros se incluyese "el racionamiento correspondiente a la clase militar del jefe que desempeña actualmente ese servicio" (Garaycochea, León, T. 1, pp. 326-327).

Igualmente, se autorizó a la Compañía Administradora del Guano efectuar "las reparaciones convenientes en la casa habitación de los guardianes del faro de Palominos". El presupuesto aprobado fue de 360 libras peruanas. Meses después (22 de noviembre), en virtud de la autorización contenida en la resolución del 8 del indicado mes, el mencionado ministro de Marina firmó un contrato con la casa Graham Rowe y Compañía, representante en Lima de la Svenska Aktiebolaget Gassacumulator de Estocolmo, para el suministro de los indicados seis faros[33]. Con fecha 13 de diciembre del mismo año, el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Marina, sometió al Congreso de la República un proyecto de ley para elevar la tasa de los derechos de faro que debían abonar las naves que arribasen a nuestros puertos. Aquí la justificación:

> "El Gobierno, al formular este proyecto, ha tenido en cuenta que el actual servicio de faros es oneroso para el Fisco, por cuanto la recaudación de los derechos conforme a la ley de 21 de enero de 1875 es deficiente y, por consiguiente, insignificante su rendimiento, al extremo de no poder atender con él al sostenimiento y conservación de aquellos. La deficiencia proviene de establecer la ley que los derechos sean pagados por las naves cada vez que arriben o se comuniquen con los puertos que tengan faro; pero resulta que la mayoría de los puertos no lo tienen, por estar casi todos instalados en las islas o puntas, dándose el caso de que un buque que haya salido de Ilo para Tumbes recorra toda la costa sirviéndose de los faros, y llegue al puerto de su destino, donde no pagará ningún derecho puesto que en él no existe faro. El poco rendimiento de este servicio obedece a que la tasa de los derechos es ínfima comparada con la que rige en otros países, razón por la que el Erario no ha podido resarcirse de las fuertes sumas que ha invertido e invierte en la instalación y sostenimiento de los faros.
>
> Como dato ilustrativo al respecto puede citarse el siguiente: en el año 1918 los derechos de faros produjeron Lp. 3 193,3,48 y los gastos de su sostenimiento y conservación ascendieron a Lp. 4 503,5,95. Esta diferencia tendrá que ser mayor con la nueva instalación en Punta de Coles.
>
> Es necesario, pues procurar que este servicio deje de ser una carga para el Fisco, y antes bien que se torne en una apreciable fuente de recursos, como sucede en otras naciones.
>
> A este fin tiende el proyecto en referencia. Para que la Cámara pueda apreciar debidamente su importancia y los resultados que se obtendrán

> al convertirlo en ley el Congreso, puede manifestarse a ustedes que en un año se recaudarían alrededor de Lp. 16 000,0,0, como podrán verlo ustedes en el cuadro que se incluye, en el que consta que en los años 1918 y 1919 entraron al puerto del Callao un número de naves cuyo tonelaje da un promedio de 350 000 toneladas por año, que con la nueva tarifa producirían la cantidad anotada".

Al año siguiente, el sucesor de Ontaneda anunciaba que, por razones de conveniencia para el Estado, el servicio de faros en el litoral había sido reorganizado, "encomendando esa labor a la Compañía Administradora del Guano" (junio de 1921). De inmediato, dicha entidad se abocó a la instalación de torres de moderna construcción y de altura suficiente "para prestar los servicios requeridos para la seguridad de la navegación". Igualmente, señalaba que se había dotado a los puertos "de boyas luminosas que indican permanentemente los lugares de peligro" (*Memoria de Marina*. Lima, 1921, p. VII). En los años sucesivos, los ministros correspondientes ponderaron el esmero y la eficiencia de la indicada empresa en el servicio pactado.

A mediados de agosto de 1921, el gobierno nombró una comisión para determinar los lugares en que debían instalarse los faros últimamente adquiridos. Aquí la resolución respectiva:

> "Lima, 16 de agosto de 1921
> Siendo necesario determinar los puntos en que deben colocarse los faros adquiridos últimamente por el Supremo Gobierno.
> Se resuelve:
> Comisiónase al Teniente 1° don Arturo Jiménez y al Teniente 2° don José F. Barandiarán, para que determinen en las Islas Chincha y en las puntas de Infiernillo, San Juan y Atico, los sitios en que deben colocarse los faros en referencia.
> La Compañía Administradora del Guano, que tiene a su cargo el servicio de faros, proporcionará a los indicados oficiales la movilidad y gastos de comisión reglamentarios que les son necesarios para el desempeño de su cometido.
> Comuníquese y regístrese.
>
> *G. LEGUÍA Y M".*

Los faros en mención fueron instalados en las siguientes fechas: Chincha, San Juan y Atico el 19 de julio de 1922; Infiernillo el 15 de mayo de 1926.

Según manifestación del ministro del ramo, en 1922 el antiguo faro de la isla de San Lorenzo fue sometido a minuciosa revisión e inspección "a fin de optimizar su funcionamiento". Asimismo, indicaba que a 2 800 metros de él se había "fondeado una potente boya luminosa y de silbato". Procedimiento similar se hizo en el puerto del Callao (para marcar el sitio) y en el puerto de Pisco (para marcar el fondeadero). Ese mismo año (26 de

junio) se autorizó a Tomás Torrico para instalar en Punta Mal Palo el antiguo faro de Huarmey. Al mes siguiente (por Resolución Suprema de 1° de julio) se dispuso que las boyas de amarre para uso de las naves y lanchas de carga, en todos los puertos de nuestro litoral, abonasen un derecho de licencia "en vista de que su instalación representa la utilización permanente de zonas y recursos marítimos, dentro de las radas, obteniendo así enormes ingresos para el Fisco" (*Memoria de Marina*. Lima, 1922, p. XVIII). Dos semanas después (17 de julio) se libró a la navegación los faros de la isla de Chincha, Punta Parada y Atico. El 11 de agosto se dispuso que "se cobre en el puerto de Pimentel los derechos de faro que se recaudaban antes en el de Eten". Días después (24 de agosto) se autorizó a la indicada Compañía Administradora del Guano adquirir un terreno en el Callao para construir una fábrica de gas acetileno para el consumo de los faros; acción que se cumplió a cabalidad. Este servicio de abastecimiento, igualmente, fue ponderado por los ministros sucesivos.

Por Decreto Supremo de fecha 26 de diciembre del expresado año de 1922, se fijaron los lugares donde debían abonarse los derechos de faro. En resumen, el propio presidente Leguía en su *Mensaje* de dicho año anunciaba en tono satisfactorio: "Prosiguiendo el plan de dotar a nuestra extensa costa de faros poderosos, se han instalado seis este año. Oportunamente, continuarán nuevas instalaciones, pues las consideramos de prioridad y necesidad inmediata".

En 1923 se llevó a cabo la instalación de una boya luminosa en el dinámico puerto de Chicama "que ha de prestar útiles servicios a la navegación local". A fines de ese año, se instaló un potente faro en la roca Infiernillo "igual a los instalados últimamente en otros puntos del litoral" (*Memoria de Marina*. Lima, 1923, p. XIII).

Un año después, el ministro del indicado portafolio anunciaba con ánimo complacido el ambicioso proyecto del gobierno de iluminar íntegramente la costa peruana. Aquí su testimonio: "Existe un plan de iluminación general de todo el litoral, a cuya ejecución se ha consagrado el Supremo Gobierno con bastante empeño desde que inició su gestión. Aunque no está completado en su totalidad, el plan se encuentra muy avanzado. En este sentido, las seguridades para la navegación están garantizadas, pues son incomparablemente superiores a los del pasado inmediato" (*Memoria de Marina*. Lima, 1924, p. VI). La intención era que las naves pudiesen entrar y salir de los puertos, de día y de noche, con total e igual seguridad. En otra parte, manifestaba que el servicio de faros continuaba siendo

administrado eficientemente por la Compañía Administradora del Guano, explicando el por qué proseguía en esa línea. Dice: "La razón para ello es la carencia por parte de la Marina de Guerra de uno o dos buquecitos aparentes que puedan recorrer la costa vigilando el servicio y aprovisionamiento de los faros. En cuanto al Servicio Hidrográfico de la Marina posea los elementos necesarios, se le reintegrará ese servicio, el cual le es competente y de su entera responsabilidad".

Las fuertes lluvias de 1925 en el litoral norteño (con las inundaciones correspondientes) afectaron seriamente la infraestructura portuaria de esa zona, incluyendo a los faros. Así lo dieron a conocer tanto el ministro del sector, como el propio mandatario. Sin embargo, con su habitual optimismo, al año siguiente en su *Mensaje* de 1926 el político lambayecano anunció: "No obstante los daños producidos en el norte por la naturaleza, debo informar que, con sujeción a criterios técnicos, se ha instalado el faro de Infiernillos y muy pronto se colocarán los de la isla Foca, Macabí y Punta de Islay, con lo que puede darse por concluido el alumbrado de los puntos más importantes del litoral. Próximamente, se llevará a cabo la iluminación completa de la bahía del Callao, instalándose las luces necesarias, así como sirenas para nieblas y servicio de señales portuarias de última tecnología".

En la *Memoria de Marina* de 1927 se lee que, de acuerdo, a un convenio entre la Escuela Naval y el Servicio Hidrográfico de Marina, se había ordenado la construcción de una torre de 79 pies de altura para instalar el faro de La Punta. Al año siguiente, dando cuenta de lo actuado, el ministro expresó: "El faro de La Punta ha sido atendido por la Escuela Naval, desde el mes de setiembre, con una suma de dinero igual a la pagada anteriormente en todo un semestre a la Compañía Administradora del Guano. El anterior faro, con una luz pésima a kerosene, se hallaba encima del tanque del Servicio Municipal del Agua. Hemos adquirido una torre de acero galvanizado de dos veces más altura que la del anterior faro. La hemos erigido en una ubicación geográfica más apropiada para sus fines y se ha instalado una luz roja eléctrica de mucha más visibilidad". Igualmente, mencionaba la instalación de nuevos faros (sistema A.G.A.) en la isla Macabí, punta Santa Rosa (Eten) e isla Foca; los tres de torre de acero con revestimiento de concreto. Por su parte, en su *Mensaje* de ese año (1928) el presidente anunciaba: "En breve, se van a instalar los faros de Lomas y Chala y uno de mayor potencia en Mollendo. Falta colocar los de Chimbote, Samanco, Casma y Quilca con características y

alcances similares al de Mollendo. Se ha autorizado, asimismo, la adquisición de faros modernos a fin de dotar con ellos a todos los muelles de la República".

Al año siguiente (1929) el mismo mandatario informaba que lo anunciado en el año precedente ya era una realidad. Aquí su testimonio: "Se han construido dos faros automáticos tipo A.G.A. en los puertos de Lomas y Chala. También se ha adquirido un faro de tercer orden para el islote Alvizuri o Punta Islay de 20 millas de visibilidad y está en construcción otro igual para ubicarlo en Punta Aguja, o sea, en el punto más occidental de la costa del Perú. Asimismo, se han ubicado luces rojas a destellos, para indicar los cabezos de los muelles en los puertos de Pimentel, Pacasmayo, Salaverry, Chimbote y Ancón. En breve serán colocados los faros de los muelles de Atico y Chala. Terminada la iluminación de la costa, el próximo año se instalarán bocinas para nieblas" (*Mensaje al Congreso Ordinario*. Lima, 1929, p. 120). En opinión de los técnicos, las luces rojas a destellos eran más económicas que las otras existentes en el marcado; eran automáticas y de un alcance de 6 millas. Se colocaron en los muelles de los puertos tanto particulares como fiscales. En ese mismo año, la International Petroleum Company instaló un faro en el puerto de Talara, asumiendo el costo total de la obra y los gastos de conservación o mantenimiento.

Por último, en el mes de marzo de 1929, el gobierno consideró necesario establecer un impuesto denominado "Derecho de Faro", con el fin de obtener recursos económicos aplicables a la modernización y ampliación del sistema de faros existentes en la costa del Perú. El decreto estableciendo dicho derecho es el siguiente:

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Considerando:

Que la experiencia ha demostrado la necesidad de modernizar nuestro actual sistema de recaudar los derechos de faro.

Que actualmente las naves mercantes hacen uso de casi todos los faros del litoral de la República, pagando solamente en conformidad con el número de puertos a que arriban.

Decreta:

Desde la fecha el pago por derechos de faro se hará anualmente en el primer puerto de escala y a razón de Lp. 8,1,20 por tonelada de registro neto. Las naves de itinerario fijo y que actualmente hacen concesiones al Gobierno en pasajes y fletes abonarán solamente Lp. 0,0,60 por tonelada de registro neto.

Los buques que no son de itinerario fijo y que arriben al litoral de la República en viaje redondo por primera vez en el año, pagarán sólo Lp. 0,0,60 por tonelada, pero tendrán que abonar la diferencia hasta Lp. 0,1,20, en caso de que durante el mismo año vuelvan a entrar en puerto o puertos peruanos.

Las naves mercantes nacionales, quedan exentos del pago de derechos de faro.

Las Compañías enviarán a la Dirección del Material una relación de las naves que hacen concesiones al Gobierno para la comprobación correspondiente.
Quedan derogados todos los decretos y resoluciones que se opongan al presente.
Dado la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de marzo de mil novecientos veintinueve.

A. B. LEGUÍA
J. A. NÚÑEZ CHÁVEZ".

Sin embargo, al año siguiente (por Decreto Supremo del 7 de enero de 1930) se modificó el cobro de derechos de faros del siguiente modo:

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Considerando:
Que siendo conveniente y equitativo que los derechos de faro sean abonados semestralmente;
DECRETA:
Modifíquese el párrafo 1° del Decreto Supremo del 11 de marzo de 1929, en la siguiente forma:
1°.– Desde la fecha el pago de derechos de faro se hará semestralmente, a razón de Lp. 0,0,60, por tonelada de registro, en el primer puerto de escala a todas las naves extranjeras que ingresen al litoral de la República.
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los siete días del mes de enero de mil novecientos treinta.

A. B. LEGUÍA
A. LOAYZA".

La caída de Leguía en agosto de 1930 interrumpió esta cadena de acciones en favor de la modernización e implementación de los faros a nivel nacional.

2. EL COMERCIO MARÍTIMO

A. FUNDACIÓN, EVOLUCIÓN Y OCASO DE LA COMPAÑÍA PERUANA DE VAPORES Y DIQUE DEL CALLAO

Como ya se manifestó en párrafos precedentes, los antecedentes históricos de la creación de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao datan de fines del siglo XIX en el periodo de la posguerra con Chile. Sobre ello, esquemáticamente pueden mencionarse, entre otros, los siguientes hechos. En 1894, durante el segundo e irregular mandato del general Andrés A. Cáceres se dio una ley para crear por parte del Estado una empresa de esta naturaleza. Pero, al poco tiempo, se produjo el famoso levantamiento popular de 1895 que llevó a Palacio

de Gobierno a Nicolás de Piérola, declarándose ilegales todos los actos del régimen anterior. La indicada iniciativa quedó en el vacío, aunque subsistente como aspiración nacional. En diciembre de 1903, haciéndose eco de ese anhelo colectivo, el Congreso de la República dio una nueva ley facultando al Ejecutivo para que creara directamente una compañía naviera; pero tampoco pudo hacerse nada hasta el año siguiente, cuando José Pardo asumió el mando por primera vez. Fue entonces cuando se expidió una ley concediendo a la futura compañía una subvención de 30 000 libras peruanas, con la garantía de un impuesto a los fósforos. Así se llegó al mes de febrero de 1906 que –como veremos de inmediato– ocurrió su definitiva organización[34].

En efecto, la gestación real de esta prestigiosa e importante entidad naviera nacional (la primera de su género en nuestro país), tuvo lugar durante el régimen civilista de José Pardo y Barreda y siendo ministro de Hacienda Augusto B. Leguía. En su *Mensaje al Congreso Ordinario* de 1905, dicho mandatario manifestó decididamente y con total convencimiento: "Ya es tiempo de que el Gobierno se ocupe de estimular por medios eficaces, la formación de una compañía nacional de navegación en la costa. Este es un deseo general en el país. La Marina Mercante es escuela práctica de navegación, medio seguro de aumentar el material flotante sin pesado gravamen para el Tesoro Público y un estímulo poderoso para incrementar el capital nacional, porque se retienen en el país los provechos de los fletes".

Consecuente con su pensamiento, Pardo remitió a la Cámara de Senadores en la primera Legislatura Extraordinaria de ese año, un proyecto para el establecimiento de una "Compañía Nacional de Vapores y Dique del Callao". Con esta acción –señala acertadamente Jorge Basadre (2005)– el anhelo de fomentar una marina mercante nacional alcanzó gran formato y total plenitud. En una palabra, la protección estatal se hizo en esta oportunidad evidente y decidida, bajo la afirmación de un nuevo criterio sobre la necesidad inmediata de contar con una empresa nacional de esa naturaleza.

La discusión del mencionado proyecto, con la brillante participación del indicado ministro, se efectuó en el segundo Congreso Extraordinario de ese mismo año. Los partidarios del documento esgrimieron, entre otras razones, la conveniencia de una ruta más rápida entre el Callao y Nueva York que la compañía establecería, las rebajas en el flete entre Guayaquil y Valparaíso, las ventajas de los itinerarios fijos entre los puertos nacionales que debían incidir sobre el mejor aprovisionamiento de Lima (con abaratamiento de las subsistencias), el valor del dique que

iba a ser útil también a los cruceros por llegar y, por último, la posibilidad de contar con una flotilla de transportes en caso de guerra. Por su parte –refiere el citado Basadre– los opositores invocaron el exceso de la subvención fiscal otorgada a la futura compañía, la posible falta de utilidades de ella considerada como negocio y las irregularidades inevitables que tendrían en su servicio[35].

El 6 de febrero de 1906 (con el número 194), se promulgó la ley respectiva por la que se autorizaba al Ejecutivo fomentar la creación de una compañía de vapores netamente peruana que no sólo se dedicara con buques propios al transporte de pasajeros y mercancías, sino que también adquiriera y explotara un dique (con capacidad de carga de 7 000 toneladas) para poner fin al odioso monopolio que ejercía la Compañía del Muelle y Dársena del Callao (entidad francesa) en las operaciones de reparación y limpieza de naves en nuestro primer puerto de la República[36]. Se estableció la siguiente ruta de navegación: entre el istmo de Panamá y el Callao, entre los puertos del litoral peruano extendiéndose a Guayaquil, Valparaíso e intermedios y entre los puertos de Huacho, Callao, Pisco e intermedios. Se determinó que sería el gobierno el encargado de establecer las condiciones que deberían reunir los vapores en cuanto a su construcción, velocidad de desplazamiento, número, itinerario, escalas, etc., así como todo lo relacionado con el pago de la subvención a los servicios que prestaría la compañía al Estado y a las tarifas que esta pagaría por dichos servicios[37]. Además de las franquicias establecidas en la ley de diciembre de 1903, se autorizó a la nueva compañía un subsidio anual de 30 000 libras peruanas durante quince años con garantía, igualmente, de la renta del impuesto a los fósforos[38]. Se le exoneró de aquellos impuestos que afectaban a la navegación, a las patentes y a los registros, así como la contribución sobre la renta que produjeran las acciones y bonos a emitirse. Por su parte, la compañía se comprometía a mantener itinerarios fijos en sus viajes. El texto de esta importantísima ley que –repetimos– marcó el comienzo de una nueva etapa, es el siguiente:

> "Art.1°.– El Poder Ejecutivo gestionará la organización de una Compañía Nacional de Vapores que establecerá las líneas de navegación señaladas en el Artículo 2° y que construirá y explotará un dique flotante en el Callao.
>
> Art. 2°.– Las líneas de navegación que deben contratarse son las siguientes:
>
> a. Línea directa ente Panamá y el Callao
> b. Línea de escala entre los puertos del litoral de la República, que se extenderá a los puertos de Guayaquil, Valparaíso e intermedios.
> c. Línea especial entre los puertos de Huacho, Callao, Pisco e intermedios.

Art.3°.– El dique que establecerá la Compañía en el Callao deberá tener capacidad para levantar, en dos horas, vapores de 12 mil toneladas de desplazamiento, sin que estos, al entrar al dique, pesen más de 7 mil toneladas.

Art. 4°.– Autorizase al Poder Ejecutivo para otorgar a la Compañía Nacional de Vapores, además de las concesiones y franquicias acordadas por los artículos 9° y 10° de la ley de 16 de diciembre de 1903, las siguientes:

1. Subvención anual de 30 000 libras durante 15 años. Esta subvención excluye a la Compañía de los beneficios acordados por el artículo 9° de la ley de 16 de diciembre de 1903.
2. La garantía especial de la renta del impuesto al consumo de los fósforos, para el pago de dicha subvención.
3. La exoneración de impuestos que afecten la navegación y de los de patentes y registros, así como el de contribución sobre la renta que produzcan las acciones y bonos de la Compañía, salvo el impuesto de hospital que se cobra en el Callao.
4. Liberación de derechos de aduanas a los víveres y artículos navales que se importen para consumo de la Compañía, adoptando el Gobierno las precauciones que estime prudentes en guarda de los intereses fiscales.

Art. 5°.– La Compañía deberá obligarse a seguir itinerarios fijos en sus viajes.

Art. 6°.– Autorizase al Poder Ejecutivo para conceder, temporalmente, a la Compañía que se forme, el uso de los transportes nacionales *Iquitos* y *Constitución*, pagando conforme a sus Partidas del Presupuesto General, al personal de Jefes, Oficiales y Tripulantes de dichas naves; siendo de cuenta de la misma Compañía los gastos de conservación y reparaciones necesarias y pudiendo el Gobierno recuperarlos cuando los necesite para su servicio, sin que en este caso pueda aquella reclamar indemnización de ningún género.

Art. 7°.– El Gobierno establecerá las condiciones que deben reunir los vapores en cuanto a su construcción, velocidad, desplazamiento, número, itinerario, escalas, etc., así como todo lo relativo al pago de la subvención, a los servicios que prestará la Compañía al Gobierno y a las tarifas que este pagará por dicho servicio.

Art. 8°.– La Compañía queda sometida a las obligaciones impuestas por el artículo 9° de la ley de 16 de diciembre de 1903".

Indudablemente, esta ley despertó enorme entusiasmo e interés entre los inversionistas nacionales. Al amparo de ella, un grupo de empresarios y capitalistas privados se reunió el 22 del mismo mes de febrero de 1906 para constituir una sociedad anónima (con residencia en la capital) y nombrar un directorio provisional que se encargaría de gestionar la constitución legal de la futura compañía. Esta primera junta quedó integrada por los señores José M. Payán, David S. Iglehart, Enrique de la Riva Agüero, Pedro D. Gallagher, Jorge Sharpe y Nicanor M. Carmona[39]. Se acordó que el capital inicial de la negociación (fijado en 3 000 000 de soles representado por 300 000 acciones de 1 000 cada una) sería aumentado en la misma suma por medio

de bonos que se emitirían con subvención fiscal. Igual fervor patriótico despertó la importante iniciativa en los demás sectores de la colectividad. Según se lee en el opúsculo citado, las 300 000 acciones del capital inicial de la empresa fueron rápidamente colocadas en el mercado nacional y entre sus compradores se contaron no pocas trabajadores modestos y profesionales de la emergente clase media. Obviamente, el Supremo Gobierno fue el mayor adquiriente[40].

En los días siguientes, la mencionada junta se abocó a elaborar una propuesta que, en concordancia con lo dispuesto en la ley del 6 de febrero, tendiese a la formación de una sociedad anónima, con residencia en la capital, dedicada a la actividad naviera. Después de seguir su trámite legal y de conformidad con los informes de la Dirección de Marina, de la Superintendencia General de Aduanas y de la Cámara de Comercio de Lima, la solicitud fue aprobada por el Ejecutivo mediante la Resolución de 21 de julio de 1906, bajo la forma de un contrato, elevado a escritura pública. De este modo, quedaba instituida la primera empresa nacional de navegación con el nombre de "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao". El texto de tan trascendental documento es el siguiente:

"Lima, 21 de julio de 1906

Visto el expediente número 146 en que se propone las bases para la formación de la 'Compañía Nacional de Vapores y Dique Flotante' en el Callao;

De acuerdo en parte, con los informes de la Dirección de Marina, de la Superintendencia General de Aduanas y de la Cámara de Comercio de Lima, y con dictamen del Ministerio Fiscal; y aceptando la indicada propuesta:

Se resuelve:

Los señores Nicanor M. Carmona, Pedro D. Gallagher, David S. Iglehart, José M. Payán, Enrique de la Riva Agüero y Jorge Sharpe, se obligan a promover dentro del plazo de noventa días y bajo las condiciones que en seguida se expresan, la formación de una sociedad anónima con residencia en esta capital para la ejecución de la ley 194 de 6 de febrero de 1906 y que se denominará 'Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao':

a. El capital efectivo de la Compañía no será menor de trescientas mil libras, dividido en acciones de una libra cada una. La Compañía podrá emitir obligaciones hasta por trescientas mil libras, afectando a su servicio la subvención fiscal y su garantía;
b. La Compañía se obliga a establecer con seis vapores, las siguientes líneas de navegación, alternando el servicio quincenal de ellas de manera que resulte un servicio semanal en la costa del Perú:
    I. Una línea rápida, mensual por lo menos, que en no más de cuatro días haga la travesía entre los puertos del Callao y Panamá, con escala en dos puertos del Perú, cuando sea posible sin perjudicar la rapidez del viaje, servida por vapores con capacidad por lo

menos para cien pasajeros de primera clase y de un tonelaje no menor de dos mil quinientas toneladas brutas de registro y en condición de navegar a razón de no menos de veinte millas por hora. Mientas se construye el vapor o vapores destinados a este servicio, la Compañía podrá hacer los viajes a Panamá con el transporte nacional *Iquitos*, el que los verificará con la mayor rapidez que le sea posible.

II. Una línea quincenal de escala entre los puertos de la República, que podrá extenderse a Panamá, Valparaíso o intermedio, servida por vapores no menores de dos mil toneladas brutas de registro y que tendrán un andar no menor de doce millas por hora.

III. Una línea quincenal entre los puertos de Huacho, Callao, Pisco e intermedios, que podrá extenderse hasta Santa por el norte e Ilo por el sur, servido por un vapor no menor de mil toneladas brutas de registro y con un andar de diez millas por hora.

c. La Compañía se obliga a establecer en el Callao, en el plazo de diez y ocho meses contados desde que se firme este contrato, un dique flotante, seccional, de acero, que pueda levantar en dos horas, vapores de hasta doce mil toneladas de desplazamiento estando cargado, pero que al entrar al dique no pesen más de siete mil toneladas.

Los buques del Estado gozarán de una rebaja de treinta y tres por ciento sobre las tarifas del dique y tendrán, además, derecho preferencial en su uso. La mitad del personal de servicio deberá ser de peruanos.

d. La Compañía se obliga a efectuar gratuitamente para el Supremo Gobierno, el servicio postal entre todos los puertos en que toquen sus naves con arreglo a sus itinerarios, y a no cobrar más de cinco centavos de sol por cada encomienda cuyo peso no exceda de cinco kilos.

Los sacos o paquetes de correspondencia y las encomiendas procedentes de las oficinas de correos, deberán llevarse a bordo antes de la hora fijada para la salida de los vapores, por los empleados de la autoridad marítima y entregarse al Contador y otra persona autorizada por la Compañía.

Los vapores tendrán un departamento seguro y cerrado con llave para guardar la correspondencia.

La Compañía podrá llevar fuera de las valijas, o de los paquetes entregados por el correo y sin estampillas de franqueo, su correspondencia oficial, esto es, la de sus agentes entre sí o la del Directorio de la Compañía que verse sobre su propio servicio.

e. Las tarifas del dique y las de los vapores por carga y pasajeros se formarán y revisarán de acuerdo con el Gobierno, el que gozará de una rebaja de treinta y tres por ciento en los pasajes de los que viajen en servicio del Estado y en el flete de los artículos militares y de los importados por el Gobierno, no comprendiendo en ellos los destinados a la construcción y explotación de obras públicas. Cuando el número de pasajes de primera clase por cuenta del Gobierno en un vapor pase de diez, la rebaja será del cuarenta por ciento; pasando de veinte, de cuarenta y cinco por ciento; y de treinta para arriba, de cincuenta por ciento. Cuando el número de pasajes de cubierta, por cuenta del Gobierno, en un vapor, pase de cincuenta, la rebaja será

de cuarenta por ciento; pasando de cien, de cuarenta y cinco por ciento; y de ciento cincuenta para arriba, de cincuenta por ciento, observándose también esta última escala de rebajas en el transporte de animales y en el uso de las embarcaciones menores que la Compañía pudiera tener en cualquier puerto.

f. El Gobierno tendrá la preferencia sobre los pasajes y los fletes que la Compañía tenga disponibles en el momento en que él los solicite.

g. La quinta parte, por lo menos, de los oficiales y tripulantes de los vapores de la Compañía, será compuesta de peruanos, sin las equivalencias de que trata la ley de 16 de diciembre de 1903 y, además, se obliga a ella a dar alojamiento y mantención conveniente a bordo a un piloto o guardiamarina y a un ingeniero mecánico, practicantes, nombrados y pagados por el Supremo Gobierno, los que quedarán sometidos a la disciplina del buque.

h. Al personal de la Marina de Guerra que la Compañía emplee en sus vapores se le abonará, cuando menos, el haber, gratificaciones y demás emolumentos que el Estado abona en servicio activo y embarcado.

i. Exceptuando los vapores destinados a la línea rápida a Panamá, la Compañía se obliga a conducir en tiempo de paz, tropas y artículos militares en sus vapores ordinarios a puertos de la República, aun cuando no sean de escala, siempre que están comprendidos en su rumbo y dentro del límite de sus itinerarios y que el número de tropas o cantidad de carga embarcada le den una entrada no menor de treinta libras (Lp. 30), hecha la rebaja estipulada en la cláusula "e". En el caso de no llegar a esa suma el Gobierno sufragará la diferencia.

j. En caso de guerra internacional, la Compañía estará obligada, si el Gobierno se lo exige, a poner al servicio del Estado, por no menos de dos meses, todo o alguno de sus buques. La entrega se hará bajo inventario detallado y con el capitán, oficiales y personal de máquinas y tripulaciones, quedando el Gobierno obligado a devolver los buques en el mismo estado en que los hubiera recibido.

   El Gobierno hará todos los gastos de los buques mientras los tenga en su poder y abonará a la Compañía por arrendamiento de ellos el uno por ciento (1%) mensual sobre el valor de cada uno, el que será el primitivo de construcción con un castigo de cinco por ciento anual. Podrá también designar entonces jefes y oficiales de su confianza para el comando de los buques, y será responsable del valor total de ellos, que se fijará al entregarlos, si se perdiesen por accidentes de guerra o cualquiera otra causa. Para este efecto y sin perjuicio de su responsabilidad directa, el Gobierno asegurará los buques contra todo riesgo y endosará las pólizas a favor de la Compañía.

   En caso de pérdida total, el Gobierno abonará, además, a la Compañía la merced conductiva estipulada sobre el buque perdido hasta que esta reciba el valor de la nave; efectuado este pago, la obligación del Gobierno se reducirá a abonar el seis por ciento anual sobre el valor del buque perdido, por el tiempo que la Compañía emplee en reemplazarlo, el cual no podrá exceder de diez y ocho meses.

   En las averías o daños, la obligación del Gobierno se reduce a hacer a su costo las reparaciones que sean necesarias para devolver los buques a la Compañía en el mismo estado en que los recibió, corriendo entre tanto la merced conductiva hasta la devolución.

k. La Compañía podrá extender su servicio de navegación a Europa o en otras direcciones proveyéndose del número de buques necesarios, sin reducir el de los que, según la Cláusula 'b', estarán dedicados a las líneas en ella estipuladas. Concederá al Gobierno en los pasajes, así como en los fletes de artículos militares, en las de dichas nuevas líneas que establezca, una rebaja de veinte por ciento sobre sus tarifas.

l. La Compañía se obliga a publicar sus itinerarios en los cuales constará detalladamente el día de la llegada y salida de los vapores de cada puerto y contrae la obligación de cumplirlos puntualmente, salvo en caso de fuerza mayor.

   Con el objeto de asegurar un servicio regular y rápido, el Gobierno se compromete a facilitar por todos los medios posibles el despacho de los vapores, tanto en el Callao como en los demás puertos, habilitando con tal fin, sin gravamen alguno para la Compañía, en los servicios que correspondan a las dependencias del Gobierno, los días festivos y feriados. Con el mismo objeto si los vapores llegaran en horas extraordinarias, cuando el servicio de las oficinas estuviese terminado, se habilitarán las horas indispensables para que los vapores no atrasen su itinerario, siempre que para ello no mediare grave inconveniente. Esta habilitación se hará también sin gravamen alguno para la Compañía.

   La estadía de los vapores en cada puerto no debe ser menor de dos horas; pero, si por causa de mal tiempo u otra imprevista el vapor hubiera sufrido retardo en su viaje, la autoridad marítima lo despachará en el más breve plazo posible.

m. En el caso de retardo en la salida de algún vapor, la Compañía, dará inmediato aviso a la autoridad correspondiente; pero si dejare de hacer uno o más viajes de los fijados en su itinerario, pagará la multa que el Gobierno le imponga según la gravedad de la falta, exceptuando siempre los casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados.

   La multa no podrá exceder nunca de la suma, que, en proporción a la subvención fiscal, corresponda al viaje omitido.

n. La Compañía contrae la obligación de reemplazar en el más breve plazo, no mayor de diez y ocho meses, los vapores que se pierdan o inutilicen para el tráfico. Igualmente quedará obligada a reemplazar en el mismo plazo de diez y ocho meses, el dique que se debe establecer en el Callao, si este se perdiese por cualquier accidente que no sea de guerra.

ñ. La Compañía, dentro de cinco meses de constituida y antes de comenzar los trabajos, se obliga a presentar al Comisionado que el Gobierno designe en Europa los planos de los vapores y dique que mande construir, con el objeto de comprobar que se cumplirán en dicha construcción las prescripciones determinadas por el Gobierno en el Memorándum anexo a este contrato, de conformidad con el artículo 7° de la ley de 6 de febrero de 1906.

   Los vapores comenzarán sus viajes de itinerario en un plazo no mayor de diez y ocho meses a contar desde la fecha en que se aprueben y firmen los planos por el dicho Comisionado del Gobierno.

o. El Supremo Gobierno se obliga a otorgar a la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, las concesiones siguientes:

I. Todos los privilegios, exenciones y franquicias establecidas en la ley de 16 de diciembre de 1903 con la sola excepción de lo dispuesto en su artículo 5° que no regirá para la compañía durante los quince años de la subvención.
II. Subvención anual de treinta mil libras durante quince años, conforme a la ley de 6 de febrero de 1906.
III. La garantía especial según la misma ley, de la renta proveniente del consumo de los fósforos, para el pago de dicha subvención.
IV. Exoneración de todos los impuestos que afecten la navegación y de patentes y registro mercantil y marítimo o cualquier otro, así como la contribución sobre la renta que produzcan las acciones y bonos que emita la Compañía, salvo el impuesto de hospital que se pagará en el Callao.
V. Liberación de derechos de aduanas a los víveres y artículos navales que se imparten para el servicio y consumo de la Compañía, así como la conservación, compostura, y explotación de sus vapores y dique, cuyo despacho se solicitará y efectuará con las formalidades que el Gobierno establezca en guarda de los intereses fiscales y del comercio.
VI. El Gobierno cederá gratuitamente por todo el tiempo de la duración de este contrato y después, mientras continúe el dique prestando sus servicios, el uso de los terrenos de propiedad del Estado que ocupa la empresa del dique existente en el Callao, obligándose a poner a la Compañía en posesión de dichos terrenos inmediatamente que los recupere. Le cederá también en las mismas condiciones y al firmarse este contrato, el uso de los terrenos que ocupaba el destruido fuerte de Santa Rosa.

p. La subvención de treinta mil libras anuales durante quince años se pagará directamente por la Compañía que recaude la renta de los fósforos, afecta a ella, en mensualidades vencidas, iguales a dos mil quinientas libras cada una, debiendo la Caja Fiscal abonar mensualmente la parte que faltare para completar la subvención si el producto de esa renta no alcanzare a cubrirla.

   Mientras la Compañía no tenga establecidos, el dique en el Callao y todas las líneas pactadas en los incisos I, II y III de la cláusula 'b', con su dotación de vapores, se pagará la subvención en la forma siguiente: diez mil libras por los viajes rápidos del Callao a Panamá; trece mil setecientas cincuenta libras por los vapores ordinarios destinados al tráfico de la costa; un mil doscientas cincuenta libras por el dique flotante.

   No se suspenderá la subvención mientras el Gobierno tenga los buques a su servicio, conforme a la cláusula 'j', ni en el caso de que se perdiesen durante ese servicio ni en ningún otro que no sea imputable a la Compañía.

q. El Gobierno estimándolo conveniente cederá a la Compañía si esta lo pidiese y por el tiempo que ella lo necesita, el uso gratuito del transporte del Estado *Iquitos*, siendo de cargo de aquel el pago de los sueldos de los jefes, oficiales y tripulantes, y del de la Compañía la mantención, de los mismos y todos los gastos de seguro marítimo, combustible, conservación, limpieza de fondos y reparaciones del buque y de sus máquinas. Esta obligación de la Compañía existirá desde el momento en que reciba el mencionado buque.

Al hacer su entrega se hará inventario pormenorizado, siendo el valor de la nave el de treinta mil libras, que fija el Supremo Gobierno, para los efectos del seguro correspondiente. Entregado el *Iquitos* mientras la Compañía continúe a su juicio necesitándolo, no podrá el Supremo Gobierno exigirle su devolución, salvo que sobreviniera guerra internacional o civil.

r. La devolución del *Iquitos* se hará en el mismo estado en que la Compañía lo hubiese recibido, menos deterioro natural, quedando a beneficio del Gobierno cualquiera mejora que hubiese ejecutado.

s. Cuando ese transporte nacional, o cualesquiera otros que también se recibieran en iguales condiciones, presten sus servicios a la Compañía continuarán en ellos los jefes y oficiales que los tengan a su cargo, pudiendo aquella nombrar el contador, los sobrecargos, médico, mayordomo y personal de cámara para el servicio de los pasajeros.

t. La Compañía no permitirá que por sus vapores se transporte pólvora, dinamita, nitrógeno o cualquier otro explosivo, salvo expresa autorización del Gobierno, y siempre que lleve a bordo de sus buques armas y municiones de propiedad particular, lo pondrá en conocimiento del mismo.

u. La Compañía, si a su juicio le fuese posible, proveerá al Gobierno al precio de plaza, del carbón y artículos navales que este necesite de los que ella tenga depositados para su propio servicio.

v. Este contrato regirá por quince años a cuyo vencimiento podrá ser renovado de común acuerdo. Si no lo fuere, cesarán en las relaciones de la Compañía con el Gobierno, todas las rebajas y obligaciones recíprocas que no sean materia de la ley de 16 de diciembre de 1903, a la cual quedará entonces sujeta la Compañía por entero en cuanto a su servicio de vapores y en cuanto al dique, que el uso de los terrenos del Estado, en los términos estipulados en la cláusula 'o', inciso VI.

x. La Compañía presentará sus Estatutos al Supremo Gobierno para su aprobación.

y. Esta escritura, la que celebre la Compañía para la emisión de los bonos y todas las demás que tenga que celebrar para la ejecución de este contrato están exentas del impuesto de timbres y del registro mercantil.

Regístrese
Rúbrica de S.E.

LEGUÍA".

El 10 de enero de 1907 se expidió una resolución por la que se dispuso la asignación de la primera subvención anual de 30 000 libras y el 16 de febrero del mismo año se ordenó que el personero del fisco en la Caja de Depósitos y Consignaciones "representara en la primera Junta General de la Compañía de Peruana de Vapores y Dique del Callao, las 30 000 acciones a que está suscrito el Gobierno" (citado por Castro de Mendoza, 1980).

De acuerdo, a este mismo autor, la primera Junta General de Accionistas tuvo lugar el 7 de febrero de 1907, en el local del Banco del Perú y Londres, bajo un directorio provisional presidido

por Nicanor Carmona e integrada por David S. Iglehart, Enrique de la Riva Agüero y Pedro D. Gallagher. En esta trascendental reunión, Nicanor Carmona luego de declarar que en la fecha quedaba constituida la "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao", manifestó lo siguiente: "Hemos dado un gran paso al formarla, pues ello equivale no solo a esperar comercialmente los frutos a que los accionistas tienen derecho en esta empresa, sino que vamos a contribuir en no pequeña escala al progreso de este país que reclamaba con empeño una Compañía de Vapores que ostentando su bandera fuera verdadero factor en el sostenimiento de la paz pública"[41]. En esta primera Junta de Accionistas, se discutieron y aprobaron los Estatutos de la flamante entidad; sometidos a consideración del gobierno, fueron aprobadas, con extraordinaria diligencia, con ligeras modificaciones dos días después. Bajo la forma de Sociedad Anónima, se señaló como capital de la empresa la suma de 300 000 libras peruanas, dividido en acciones de una libra a cubrirse con el 10% al suscribirse la acción y el saldo en mensualidades de 5% cada una. Se mencionó como sede de la empresa la ciudad de Lima y su duración de 99 años, pudiendo disolverse antes del plazo señalado con el voto aprobatorio de las tres cuartas partes de las acciones emitidas. Se facultó la emisión de obligaciones hasta por 300 000 libras peruanas, afectando a su servicio la subvención fiscal, la garantía de esta y los propios recursos (Castro de Mendoza, 1980).

Según lo informado por el diario *El Comercio*, el 13 de febrero de 1907 tuvo lugar la segunda Junta General de Accionistas para la elección del directorio definitivo, el mismo que quedó constituido por las siguientes personas:

Nicanor Carmona	Presidente
José María Payán	Vicepresidente
Ernesto F. Ayulo	Director
Felipe Barreda y Osma	"
Mariano I. Prado Ugarteche	"
Enrique de la Riva Agüero	"
Amador F. del Solar	"
Manuel María del Valle	"
Pedro D. Gallagher	"
Heráclides Pérez	Representante del gobierno

Por unanimidad, se aprobó la contratación de Jorge Sharpe como gerente de la entidad con un sueldo de 2 000 libras en el primer año y de 1500 libras a partir del segundo año, más la participación del 3% señalado en los Estatutos. El contrato firmado fue por tres años.

A partir de entonces, empezó la enorme y compleja tarea de poner en marcha tan caro y anhelado proyecto. El inicio, salvo algunas dificultades o tropiezos inevitables, puede decirse que fue auspicioso y con el beneplácito de la población de Lima y Callao y de la opinión pública en general. La prensa capitalina informó amplia y efusivamente sobre tan significativo acontecimiento, subrayando su trascendencia económica e histórica para el país y para el tráfico marítimo en particular (ver *El Comercio* de esos días).

Formalizada e institucionalizada la empresa ¿cuáles fueron los principales hechos que por esos años iniciales se sucedieron? Aquí una breve enumeración. El 15 de junio del mismo año 1907, el directorio aprobó la insignia o bandera que distinguiría en el futuro a la compañía naviera. Asimismo, propuso y obtuvo del gobierno la modificación en la forma de pago de la subvención acordada en la cláusula "p" del contrato del 21 de julio de 1906, en el sentido de que las asignaciones fueran a razón de 2 500 libras peruanas mensuales. Ello –en su opinión– permitiría garantizar la emisión de 30 000 libras en bonos destinados a incrementar el fondo para la adquisición del proyectado dique flotante. Cuatro meses después (18 de octubre) el presidente del directorio informó a los accionistas "que las 300 000 acciones emitidas por la Compañía habían sido totalmente colocadas y que al 30 de setiembre se habían recaudado ya y a cuenta de ellas y por intereses la suma de 110 025,51 libras peruanas". A su juicio, las finanzas se mostraban promisoras a corto plazo.

Sin duda alguna (dentro de las prioridades establecidas por el directorio) la operación más importante de esos días fue el contrato firmado el 26 de setiembre de 1907 para la construcción del dique flotante. Luego de examinar varias propuestas, se optó por la empresa inglesa Swan Hunter and Wigham Richardson Ltda. El monto pactado fue de 59 000 libras peruanas. La construcción del dique duró once meses, siendo probado satisfactoriamente levantando al vapor *City of Naples*. Según refiere *El Comercio*, zarpó con destino al Callao el 20 de agosto de 1908, siendo remolcado por una nave de la empresa Smith de Rotterdam. El costo del remolque más el seguro marítimo ascendió a 26 700 libras peruanas. La travesía, penosa y larga, duró siete meses. El 2 de abril de 1909 (durante la primera administración de Leguía) arribó a nuestro primer puerto, siendo inaugurado tres semanas después. El costo total del dique, incluyendo remolque, seguro y accesorios, fue de 91 789 libras peruanas (Castro de Mendoza, 1980).

Otro hecho significativo de entonces fue el acuerdo del directorio para construir dos naves "que respondiesen a las necesidades del tráfico comercial imperante". En tal sentido, se seleccionó a los astilleros ingleses de Camell Laird and C°. Ltda. (Binkenhead). El contrato se firmó al 11 de abril de 1908 a un costo de 104 500 libras esterlinas por nave. Los planos y especificación de los vapores proyectados por Camell Laird fueron revisadas por el comisionado del Gobierno, capitán de navío, Ernesto Caballero y Lastres. Es probable –en opinión de Castro de Mendoza (1980)– que la intervención del reputado marino influyó para que se hiciera una modificación en las calderas, adaptándolas para quemar petróleo en lugar de carbón conforme al diseño original. Ambas naves, idénticas en sus características, de 3 300 toneladas de registro, tomaron los nombres de *Ucayali* y *Huallaga*, con una capacidad de carga y pasajeros considerable; estos últimos sumaban 112 en primera clase, 98 en segunda y 200 en cubierta "perfectamente instalados". En las pruebas de recepción, el *Ucayali* dio $19^{1/4}$ nudos de velocidad y el *Huallaga* $19^{1/2}$ nudos. Hay que agregar que, al lado de estas dos adquisiciones, se compró en remate la barca *Elizabeth* de 2 493 toneladas de registro, por el precio de 2 350 libras, para ser apontonada en el Callao como depósito de petróleo y víveres. Asimismo, el gobierno entregó en uso a la compañía el terreno denominado "antiguo fuerte Santa Rosa", para el establecimiento de una factoría y posteriormente un muelle.

Con el arribo al Callao de los dos vapores en el último trimestre de 1909 (los buques más veloces de la costa occidental de Sudamérica) se inició el tráfico entre el Callao y Panamá en el indicado año 1909; año en el cual también llegó –como ya se dijo– el flamante dique flotante, que empezó a prestar múltiples e importantes servicios. Sobre el arribo de ambos vapores y el advenimiento de otros tres, en la *Memoria* del directorio correspondiente al segundo semestre del indicado año se lee lo siguiente: "Los vapores *Ucayali* y *Huallaga* llegaron al Callao sin novedad en su viaje de Europa (el primero el 30 de octubre y el segundo el 22 de noviembre de 1909) y después de arreglar sus calderas para usar el petróleo como combustible y efectuadas las pruebas, han sido puestos en activa explotación en viajes rápidos a Panamá. Esperamos establecer próximamente la carrera Panamá–Callao–Valparaíso, que por ahora se hace solo Panamá–Callao–Ilo. Se ha principiado la construcción de tres nuevos vapores cuyo costo es de 261 000 libras esterlinas, según contrato firmado con los constructores; el saldo neto de 55 750 libras esterlinas se

ha aplicado a los vapores *Ucayali* y *Huallaga*. Estamos haciendo las necesarias alteraciones en nuestro pontón *Elizabeth* para dedicarlo a depósito de petróleo y víveres en el Callao y tratamos de adquirir un nuevo pontón para depósito de petróleo en Ilo".

Dos años después –de acuerdo, a lo anunciado– se incrementó la flota de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao con los barcos *Mantaro*, *Pachitea* y *Urubamba* construidos por la Société Anonyme des Chantiers et Ateliers de Saint Nazaire (Francia) por un costo total de 261 000 libras. Las tres unidades, de semejantes características, tenían un tonelaje de registro bruto de 4 700 toneladas, desarrollando 13,5 nudos de velocidad. Su capacidad de instalación era para 250 pasajeros. Estaban provistos de reductos de acero a ambas bandas capaces de recibir cañones de 4 pulgadas y poder transportar, en caso necesario, 2 500 hombres. Esto los convertía en potenciales cruceros auxiliares. La dotación de estos buques en tráfico comercial era de 63 hombres de capitán a paje. Las tres naves arribaron al Callao en el primer semestre de 1911 (Castro de Mendoza, 1980). A partir de entonces, se extendió el radio de acción de la empresa hacía el sur, llegando hasta Valparaíso y puertos intermedios[42].

Infortunadamente, el 26 de julio de 1910 el *Huallaga* (gemelo del *Ucayali*) se incendió a la altura de Huarmey, perdiéndose totalmente. Para sustituir está pérdida, la empresa ordenó la construcción de una nueva nave al astillero de Saint Nazaire; su costo fue cubierto parcialmente por el seguro del buque siniestrado. El nuevo *Huallaga* arribó al Callao el 23 de mayo de 1912, con características similares a las tres naves arriba mencionadas. Por aquella época se incorporaron cuatro vapores más: *Apurímac*, *Amazonas*, *Perené* y *Rímac*, siendo el primero el de mayor tonelaje (4 763 toneladas). A estas alturas, pues, la naviera nacional cubría de modo excelente el servicio entre Valparaíso y Panamá y puertos intermedios con buques modernos y, aparentemente, con excelentes perspectivas económicas.

Sobre el funcionamiento del dique flotante y de los tropiezos económicos iniciales de la empresa, en la *Memoria* del directorio de 1912 se dice: "Nuestro dique flotante continúa en perfecto estado de conservación y en activa explotación, siéndonos satisfactorio manifestar que es una de las unidades que mayores beneficios reporta a la Compañía. Grato nos es manifestar a los señores accionistas que, a pesar de las marcadas dificultades con que ha tenido que tropezarse debido a la competencia y a los escollos inherentes a empresas de esta naturaleza en su periodo inicial de explotación, la Compañía ha aumentado su capital

social con el valor de tres nuevos vapores pagados totalmente con las 330 000 libras esterlinas, producto líquido de la emisión de bonos".

Sin embargo –según refiere el político e internacionalista iqueño, Víctor M. Maúrtua (1865-1937), en un testimonio que más abajo glosamos– las dificultades económicas de la empresa se agravaron a tal extremo que estuvo a punto de ser liquidada. Su participación para evitar la quiebra fue decisiva en términos de defender, desde el Parlamento, el patrimonio de la empresa. Aquí su versión:

> "La administración de la compañía fue desastrosa, como brillantemente lo expuso el señor José M. Rodríguez en un estudio que hizo en *El Economista Peruano*, y lo fue a tal extremo que la compañía se vio obligada a declararse casi en quiebra; en esa emergencia, señor, fui yo, como mero accionista, como poseedor de unas cuantas acciones, quien salvó a esa empresa de que fuera declarada en quiebra así la libré de la ruina en 1914. Vino luego una segunda administración; ya el señor Presidente Guillermo E. Billinghurst había levantado a la compañía: le había hecho dar veinticinco mil libras más a través de un nuevo empréstito. Así, una vez producido casi el equilibrio, en agosto de 1914 se reorganizó la empresa y entonces, por iniciativa mía, se dio completa facultad al Poder Ejecutivo para que designara a los miembros del directorio. En tal situación irregular vivió esta compañía, señor, que había descompaginado, puede decirse, sus estatutos. Después se le ha vuelto a dar una subvención de veinte mil libras, y ahora le ha llegado la prosperidad, por efecto de la guerra internacional; ha llegado la época de ganar porque tenía que ganarse; pero no por la habilidad ni por la competencia del directorio, el que ha llegado esto: a disponer que el empréstito de Francia y el empréstito de la Caja de Consignaciones se cancelen por cuenta de la compañía, librando al Estado de una responsabilidad que era directamente del Estado.
>
> Estas cosas no se han expuesto aquí, estas cosas no se conocen; el Gobierno no ha tomado nota de ellas; los accionistas, por su parte, se han conformado, o han protestado, o todavía no saben lo que deben hacer. Pero resulta ahora esto: que la forma irregular que debido a mi iniciativa se tomó en 1914, ha producido este hecho: que, como los representantes del Gobierno se meten en el directorio, algunos señores y, una vez adentro, pujan al gerente que está allí para hacerse ellos gerentes.
>
> Enseguida viene una situación violenta contra los empleados; se va poco a poco llevando a otros nuevos; y se llega en este empeño hasta el extremo de cambiar empleados antiguos, sin razón y a pesar de sus buenos servicios, como lo prueban los certificados que tengo aquí, los cuales acreditan la competencia espléndida y reconocida de estos empleados. Sin embargo, en el público y en los periódicos se dice que se les ha echado por manejos irregulares. ¿Cómo un señor gerente, que da certificado de competencia y honorabilidad a sus empleados, declara al día siguiente en los periódicos que esos empleados a quienes ha botado son incompetentes o son malos? ¿quién está mintiendo? En segundo lugar: aunque a los que han trabajado seis meses se les reconoce una prima por determinación del directorio y por determinación legal, hay empleados a quienes se les hace trabajar y,

en seguida, a la hora de pagarles o entregarles la prima, se les dice: 'No, ustedes van a la calle y la prima va a la Sociedad Pro-Marina!' ¿con qué derecho? ¿no es la prima el producto de un trabajo, no es un salario? ¡No tiene nadie derecho señor, de proceder en esa forma!

Pero vamos a los hechos: están circulando en todas las clases trabajadoras del Callao papeles que hablan de que existe un sabotaje en todos los vapores; es decir, que las gentes que tienen mala voluntad, no sólo al señor gerente sino al directorio, hostilizan a la compañía echando arena, costales o carbón a las maquinarias. Por eso el *Huallaga* el otro día casi se va a fondo, y el *Mantaro*, en Paita, es público y notorio que ha estado al garete. De tal manera, pues, que corremos el riesgo de perder nuestras naves sólo por las dificultades entre los empleados, la gerencia y el directorio. Como había que poner remedio a esto, me permití yo pedir informes desde este banco. Pero no han venido los informes. Entonces he pedido una comisión investigadora, conforme al artículo 94 de la Constitución"[43].

A comienzos de 1913 se nombró un nuevo directorio. Con esa ocasión se hizo una especie de balance o apreciación general sobre el estado de la empresa y sus proyecciones con cara al futuro. Aquí un resumen:

"Situación económica.– En los primeros meses de nuestra gestión, tuvimos que hacer unos gastos extraordinarios que provenían de pagos no realizados por la antigua administración en las reparaciones de los vapores. Ello, sin duda alguna, incidió en la marcha institucional durante el primer semestre de nuestra dirección.

Vapores.– La explotación de las naves ha seguido su ritmo normal, habiéndose hecho y continuaran haciéndose todas las reparaciones necesarias. En la actualidad, puede asegurarse que están en muy buenas condiciones, a excepción del vapor *Urubamba* que ha sido enviado a Liverpool para ser reparado por cuenta de los aseguradores.

Itinerario.– Se ha cumplido estrictamente el itinerario establecido y seguiremos cumpliendo con el que hemos publicado para el semestre que principia el 1° de enero de 1914, saliendo, desde esa fecha nuestros vapores todos los martes del Callao a Panamá y todos los lunes de Panamá al Callao. Nos hemos visto obligados a suprimir los viajes al sur del Perú hasta que regrese de Europa al vapor *Urubamba*.

Factoría.– Está completamente instalada la factoría, contando actualmente con una maquinaria de primer orden y cuya explotación aporta a la compañía las garantías consiguientes.

Lavandería.– La lavandería a vapor instalada a bordo de nuestro pontón *Elizabeth* sigue dando los mismos buenos resultados.

Política económica.– En general debe decirse que estamos haciendo todo lo posible para disminuir nuestros gastos y aumentar nuestros ingresos.

Futuro de la Compañía.– El poco tiempo que el Directorio está a cargo de los negocios de la empresa, no le permite poder dar su opinión definitiva sobre su futuro, pero sí podemos decirles que este depende del favor que le dispense el público, que desearíamos tan solo fuera igual al que le otorgó en sus primeros años.

En el mejor de los casos no será posible convertir inmediatamente en ganancia las fuertes pérdidas que siempre han dejado los vapores, desde

que se fundó la Compañía. Últimamente ha aumentado el número de pasajeros y carga y aún esperamos que, con un buen servicio regular, como el que estamos haciendo, podremos conquistar nuevamente el favor del público.

Protección del Supremo Gobierno.– Deseamos dejar constancia de la decidida protección que la Compañía ha recibido del Supremo Gobierno y muy especialmente de S.E. el Presidente de la República, Guillermo E. Billinghurst, que con su eficaz apoyo salvó a la Negociación de la crisis por la que ha atravesado" (*Memoria* del Directorio. Segundo Semestre. Lima, 30 de diciembre de 1913).

Producido el derrocamiento del presidente Billinghurst (4 de febrero de 1914), el directorio de la empresa se reunió privadamente con el ministro de Hacienda, José Balta, con el propósito de exponerle la situación, la marcha y los requerimientos de la entidad. Posteriormente y a solicitud del alto funcionario, elevó un extenso *Memorial* (5 de mayo de ese año) con detalles que vale la pena reproducir a continuación:

"Llamado el Directorio actual a administrar los intereses de la Compañía en circunstancias que V.E. conoce y que fueron del dominio público, se dedicó desde el primer momento a su reorganización administrativa y reconstitución financiera.

Respecto al primer punto, se ha avanzado bastante en los diversos ramos de la Cía., dando por resultado que el servicio se efectúe ahora con toda regularidad y en condiciones que han merecido frases de encomio de pasajeros y concernientes, tanto nacionales como extranjeros.

En lo que se refiere al segundo punto, o sea, el de la reconstrucción económica, efectuada la operación financiera sobre la base de la nueva subvención con que el Estado acudió solícito a conjurar la grave crisis por la que atravesó, la Cía. ha cumplido con todas las obligaciones.

Conforme queda demostrado por los balances de la Compañía, su explotación se ha efectuado produciendo en todo tiempo un fuerte déficit. Las causas inmediatas o directas de tal desequilibrio fueron dos: insuficiencia en las entradas por fletes y pasajes y exceso de gastos por falta de verdadero control y criterio mercantilista en la designación y economía de los gastos de las diferentes secciones de la Compañía.

PRODUCTOS POR FLETES Y PASAJES

Antes de la formación de esta Compañía existían dos compañías de tráfico regular entre Panamá y Valparaíso: la PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY y la COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES. El grado de utilidad que la exclusiva de dicho tráfico proporcionaba a ambas compañías es fácil juzgar por sus balances generales los que demuestran que: La Pacific ha producido dividendos muy moderados, lo que es posible suponer no provenían tanto del tráfico de dicha sección, cuanto del correspondiente al entre el litoral y Europa; y la, Compañía Sud, aun cuando algunos años dio dividendos regulares, en no pocos sólo pudo abonar dividendos muy pequeños, reduciendo para ello considerablemente las sumas correspondientes a seguros, etc. de sus vapores.

Fue precisamente aquella época en que nuestra Compañía se presentó a disputar a las otras dos una parte de dicho tráfico.

Ahora bien ¿puede, en principio, suponerse que tres compañías lleven vida normal y retribuible en su radio de acción dentro del cual dos compañías se sostenían hasta entonces con no poca dificultad? Esto es en el supuesto de que las dos compañías cedieran inmediatamente dicha parte y se allanaran a trabajar combinadamente con la nueva entidad y ¿cuál sería la situación de la última si, como ha sucedido en el caso actual, las dos primeras se coaligan contra la tercera y emplean cuantos medios están a su alcance para evitar que esta obtenga en Panamá la carga de Europa que ellas exclusivamente conducían?

Para neutralizar su acción fue preciso ejercitar la más activa propaganda ante los consignatarios de carga en el Perú y obtener que ordenasen su carga con trasbordo a nuestros vapores en Panamá.

En un principio esto dio resultados satisfactorios, pero con motivo de la difícil situación financiera que sobrevino el año pasado y que impidió a la Compañía, por un lado, abonar los reclamos de los comerciantes por faltas cuya responsabilidad a ella correspondía y aceptaba, y, por otro, produjo la paralización momentánea del tráfico, durante la cual la carga se quedó detenida en Panamá, dio fin a la buena disposición hacia la Compañía y como resultado durante los últimos meses los vapores no han recibido siquiera una parte proporcional de dicha carga de Europa.

Es recién ahora que, teniendo en cuenta la reorganización de nuestro servicio, el pago regular de reclamos, y las salidas puntuales de Panamá, los comerciantes a quienes en persona se les solicita protección, están impartiendo nuevamente órdenes a sus agentes embarcadores para que vuelvan a dirigir la importación por nuestros vapores.

En cuanto al tráfico de pasajeros, pasada la mala impresión por la paralización e irregularidades del servicio de que hemos hecho mención, y debido a la regularidad del itinerario, buena alimentación y esmerada atención, se ha restablecido la confianza, favoreciendo nuestras naves con el mayor entusiasmo.

Podemos, pues, decir que en breve conducirán nuestros vapores algo, o quizá mucho más, de la tercera parte que le corresponde en el tráfico de y a la costa del Perú que es el único lugar en donde puede dar fruto la misión de propaganda, pero ya hemos anunciado el error que significa suponer que dicha proporción es suficiente para asegurar la existencia de la Compañía.

Debemos, pues, llegar a la conclusión de que para que el producto bruto de los vapores ascienda a la cantidad necesaria para el sostenimiento de la Compañía, la misma que se tuvo en mira al construir naves de las dimensiones y con los gastos de mantenimiento que demandan los nuestros, se requiere: o bien la eliminación de una de las dos compañías opositoras, lo que no se puede pretender, o, en su defecto, modificar la actual clasificación de los puertos, designando cuáles quedan abiertos a todas las compañías y cuáles a las naves que trafican con bandera nacional, de conformidad con la ley de 16 de setiembre de 1913.

Resumiendo, diremos que lo que la Compañía necesita, en lo que se relaciona con sus entradas, es el medio para que estas se eleven no a una tercera parte, sino a la mitad del tráfico total, que es con la que se han sostenido anteriormente, aunque no sin dificultad, cada una de las dos compañías primitivas.

GASTOS Y ECONOMÍA.

En este capítulo se ha avanzado tanto o más que en el anterior, habiéndose

reducido los más y suprimidos no pocos por innecesarios, a tal punto que no obstante ser, por los motivos ya explicados, el promedio de entradas menor que el de épocas anteriores, la pérdida mensual es menor en lugar de mayor, debido a haberse reducido considerablemente el gasto de los vapores.

En este punto, como en el anterior, creemos avanzar aún más, pero hay un hecho sobre el que debemos extendernos, que es el del combustible.

Es en realidad inconcebible que siendo el Perú productor de petróleo, los vapores de una compañía esencialmente nacional se provean dentro del mismo territorio, de dicho combustible a un precio mayor que el que podría obtener si se aprovisionasen en otros países no productores.

El gasto es de Lp. 6 000,0,00 a Lp. 9 000,0,00 mensuales y que el producto que se paga por él es mucho mayor que el que correspondería al del carbón sin que, en la generalidad de los casos, la economía en la cantidad de consumo llegue a compensar la desigualdad de los precios.

Conceptuamos que no existe impedimento para que la Compañía por determinados medios, disponga del petróleo como producto nacional a un valor que en ningún caso excedería del 50% de su precio actual, lo que significaría una reducción inmediata en sus gastos de Lp. 3 000 0,00 a Lp. 1 500,0,00 mensuales.

La Compañía cuenta, además, con que las entradas de los vapores se incrementen en la proporción en que la propaganda activa y servicio puntual los hace merecer; más si el comercio y el público en general no correspondiera al llamamiento que se le hace y por tal causa no nos fuera posible obtener la mitad cuando menos del tráfico total, como al principio enunciamos, nos es indispensable, o si otras circunstancias no previstas en detalle, pero que el nuevo canal hace vislumbrar, nos lo impidiera, creemos llegado el momento de que el Supremo Gobierno, perfectamente justificado por el natural derecho de asegurar la existencia de su flota nacional, adopte las medidas descritas en párrafo anterior, o sea, reservar a las naves que trafiquen con bandera nacional la explotación o tráfico exclusivo de algunos puertos actualmente al alcance de todas las demás compañías de vapores. Sobre este particular creemos, aún más tenemos la certeza, que bastaría la expedición de la ley para que las compañías que hoy se hallan coaligadas contra la nuestra encuentren conveniente a sus intereses entrar en arreglos que, conducidos con criterio comercial y amigable, darán resultados satisfactorios para todos.

Nuestro deseo es que tanto el Estado como los demás accionistas de la Compañía se den cuenta que contando esta Empresa con petróleo barato y en último caso con el establecimiento del cabotaje nacional, estará en posición, no solamente de cubrir sus necesidades y obligaciones, sino que también obtener el capital necesario para adquirir naves de mayor tonelaje capaces de efectuar viajes a Europa y Estados Unidos a través del Canal de Panamá".

Meses después (16 de diciembre de 1914), el mismo directorio en su *Memoria* correspondiente al segundo semestre anunció lo siguiente: "Las reformas ha habido que hacerlas poco a poco, pues no puede cambiarse repentinamente el mecanismo de un negocio en explotación. Esta obra es de tiempo y estudio, y debe reposar principalmente en la selección cuidadosa, por ejemplo,

del personal. De ahí que los resultados no se hayan podido ver sino parcialmente; sólo en estos últimos meses hemos empezado a cosechar los frutos. Así lo demuestra el hecho incontrastable de que, en este último periodo, la Compañía ha obtenido una utilidad a pesar de la crisis financiera mundial y de la fuerte competencia que se ha visto obligada a sostener, cuando sabido es que el negocio desde su fundación dejó fuertes pérdidas. El balance y estudio comparativo que más adelante hacemos, demuestran que es satisfactorio el estado en que dejamos la Compañía. La regularidad de los itinerarios y la atención esmerada que hemos prestado al público, han traído consigo el aumento paulatino de la carga y del número de pasajeros. Estamos seguros de que, si no hubiese ocurrido el estallido del conflicto europeo, habríamos obtenido resultados mucho más favorables".

Ahora bien, efectuado los reajustes pertinentes, sobrevino la tranquilidad y la bonanza, merced en gran medida a los efectos de la Primera Guerra Mundial. En efecto, la época de auge de la naviera nacional se dio entre los años 1915 y 1919, como lo demuestra el hecho que en ese periodo de casi cinco años consecutivos la explotación de los vapores y dique dejó un saldo favorable de 18 800 000 soles, de cuya suma, en 1916, se dispuso de 2 500 000 para sanear la situación económica de la entidad, por pérdidas sufridas con anterioridad. Fue la época en que el servicio se extendió hasta Colón y Nueva York, tocando en puertos peruanos, ecuatorianos, colombianos, panameños y norteamericanos, respectivamente. De igual manera, el servicio de cabotaje estuvo asegurado tanto en los puertos mayores como en los menores[44]. El tráfico a Europa, en cambio, fue eventual y sujeto a la existencia de carga previamente contratada en Panamá. Durante el conflicto internacional mencionado, la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao prestó considerables servicios al país, pues el Perú pudo exportar sus productos en la forma en que se hizo y con la mayor eficiencia. Recordemos que las compañías extranjeras (europeas, sobre todo) estaban dedicadas a otros usos y para servir a sus propios países. Para ilustrar este renovado panorama, cabe anotar que antes de la guerra la flota mercante mundial bordeaba los 50 millones de toneladas, de los que el 50% correspondía a bandera británica, el 8% a Alemania e Imperio Austro-Húngaro, el 5% a Francia. La mayor parte de esta flota fue sustraída del tráfico comercial por las requisiciones para atender los teatros de operaciones, por los buques inmovilizados por los bloqueos o internados en puertos neutrales y por la elevada destrucción ocasionada por

la guerra submarina. Esta situación se agudizó aún más en 1917, con el ingreso de Estados Unidos al conflicto. El efecto de estos hechos sobre la oferta de los fletes marítimos se tradujo en una extraordinaria alza. Sólo como referencia habría que mencionar que en nuestro país los fletes de cabotaje alcanzaron niveles de 400 a 500% sobre los de pre guerra (Castro de Mendoza, 1980).

Infortunadamente, a ese efímero periodo de extraordinaria y visible bonanza sucedió nuevamente otro de grave crisis, en el que algunas naves se encontraban en estado de destrucción y apontanadas, el dique hundido y el crédito de la empresa total y absolutamente perdido, con deudas adicionales que ascendían al millón de soles. La desatención de las rutas y el incumplimiento de los horarios fue otro signo de estos días. Así se lee en un oficio del 27 de febrero de 1920 del director de Marina al gerente de la empresa nacional adjuntándole las observaciones efectuadas por la Cámara de Diputados al hecho "que la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao no observa un itinerario fijo en el movimiento de sus naves en el litoral, ocasionando desprestigio a la citada Compañía"[45]. Por otro lado, la bárbara competencia que sobrevino al término del conflicto internacional se tradujo en la presencia masiva de diversas compañías marítimas tanto en el Atlántico como en el Pacífico con naves mucho más grandes y modernas; ello obviamente, provocó que el mercado de fletamento cayese de manera brusca en un mercado altamente competitivo. Por ejemplo, mientras en 1919 el flete de una tonelada de cobre transportado del Callao a Nueva York era del orden de 25,00 dólares, en 1921 llegó a 7,50 dólares; es decir, una baja del 70% y este fenómeno ocurrió en todos los rubros del transporte. Asimismo, el mal manejo financiero de los directorios que entonces se sucedieron, el elevado e injustificado número de empleados (que elevó automáticamente las planillas) y la rebeldía de la tripulación con huelgas sucesivas (incluyendo sabotajes), coadyuvaron a este deterioro institucional.

En efecto, al empezar el año 1919 una nueva huelga se produjo en el personal de abordo, complicando no solo la situación económica de la empresa, sino también poniéndola en condiciones de inferioridad frente a las otras compañías navieras. Aquí el testimonio del directorio: "Con motivo de la última huelga de las tripulaciones de nuestros vapores y las fuertes condiciones que la Compañía se ha visto obligada a aceptar, el presupuesto de su explotación ha sufrido un apreciable aumento, pues además de haberse elevado los sueldos en una proporción que fluctúa entre el 10 y 15%, se ha limitado el tiempo y la distribución del

trabajo, estableciéndose por primera vez en esta costa, el pago de sobretiempo a los empleados de las naves en sus trabajos habituales" (*Memoria* del Directorio. Primer semestre. Lima, 1919, pp. 6-7). En vista de la reiterada situación conflictiva y a solicitud del directorio de la empresa, con fecha 18 de noviembre de ese año 1919 el director de Marina se dirigió al gerente para comunicarle lo siguiente:

"Me es singularmente grato acusar a usted recibo de su atento oficio de fecha 27 de octubre último, que por acuerdo del Directorio de la Compañía, se dignó dirigir a mi Despacho, recomendándome preferente atención al artículo publicado en *La Prensa* de esta capital, bajo el epígrafe 'Los tripulantes de las compañías de navegación' y que en recorte acompaña a su expresado oficio.

En respuesta tengo el agrado de expresar a usted, que el Supremo Gobierno, como es notorio, apreciando la grave situación que entraña tanto para los armadores cuanto para el comercio y público en general las huelgas de tripulantes de los vapores de las compañías de navegación, ha dictado ya medidas conducentes a evitarlas en lo sucesivo y muy especialmente relacionadas con el absoluto desconocimiento de personería a federaciones u otras agrupaciones de la misma índole, que la mayor parte de las veces son las causantes directas de las situaciones anormales que tratan de crear con el exclusivo objeto de alcanzar los beneficios que únicamente reporta a ellas la consiguiente utilidad.

Además debo hacer presente a usted, que la creación del Ministerio de Marina vendrá muy pronto a responder favorablemente a la deseada formación de las llamadas tripulaciones de emergencia; pues para el próximo año contará el país, debido al interés del jefe del Estado, entusiastamente secundado, por el señor Ministro del Ramo, con un Batallón que se denominará 'Depósito de Marineros', que permitirá atender desde los primeros momentos y evitar la paralización del tráfico marítimo por razón de posibles huelgas que pudieran ocurrir y que tan enormes perjuicios han venido causando al país en general"[46].

Por esta época (fines de febrero de 1919) ocurrió un hecho que la prensa capitalina (*El Comercio* en particular) concedió amplia difusión y que vino, a la larga, no solo a empeorar la situación de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, sino también a poner en riesgo a una de sus principales naves. ¿Qué sucedió? Hallándose el vapor *Ucayali* en Paita, procedente de Colón con carga y pasajeros, estalló un incendio de grandes proporciones

en una de las bodegas de proa al lado de estribor que amenazó, incluso, con extenderse a otras secciones; la oportuna intervención del capitán y de los tripulantes de la embarcación (durante 3 días) evitó lo que pudo haber sido una verdadera tragedia, incluyendo víctimas humanas. El funcionamiento de las bombas de agua y el uso de gas Clayton fueron óptimos. Sin embargo, en su afán de controlar el fuego y a consecuencia de él, se perdió una cantidad considerable de carga proveniente de Panamá y con destino al Callao. Los pasajeros –según el corresponsal del indicado diario en Paita– fueron puestos a buen recaudo en el puerto, destacando la actuación de las autoridades marítimas y civiles de Paita, en especial la del jefe de la Capitanía de Puerto, capitán de fragata Juan Manuel Garavito, natural del lugar. Dada la magnitud del evento, el prefecto de Piura se trasladó al puerto y ordenó al jefe de regimiento de caballería estacionado en Sullana enviar la tropa necesaria para resguardar el orden.

Hechas las averiguaciones del caso (con intervención de la policía local) se determinó que el culpable del hecho criminal era el timonel del buque, José González, de nacionalidad peruana. De acuerdo, a lo testificado por el capitán del *Ucayali*, se trataba "de un sujeto que desde la salida de Panamá y durante toda la travesía había mostrado una mala conducta", razón por la cual iba a ser entregado a la policía del puerto de Paita. Como respuesta y para evitar ser conducido preso, "el tripulante amenazó con hacer volar la nave utilizando un cartucho de dinamita". Al poco tiempo desapareció para esconderse en una de las bodegas y provocar el incendio que aquí reseñamos.

Aparte de lo circunstancial del hecho punible, hay que señalar que la causa de ese tipo de comportamiento en algunos tripulantes radicaba, en gran medida, en la falta de cuidado de las compañías navieras al momento de seleccionar a su personal para servir a bordo. Así lo expresó *El Comercio* en la siguiente nota periodística:

> "El incendio a bordo del *Ucayali* es una advertencia a los directores de la Compañía Peruana para que depuren en el día su personal subalterno, exigiendo a los que entran a trabajar en los barcos de esa empresa certificado de buena conducta que ponga a cubierto de sorpresas desagradables.
>
> Por supuesto que la deficiencia en la calidad de los servicios de barcos no escapa a ninguna de las compañías que hacen el tráfico en nuestras costas, y quizá si la peruana es una de las que tiene un personal mejor preparado moralmente, pero, por lo mismo, tal vez si con un poco de esfuerzo se podría sanear el servicio de modo de ofrecer mayores garantías a los pasajeros.
>
> Según información que poseemos, ocurre, a menudo, que la dotación de tripulantes subalternos varía a cada instante, y en los diversos puertos

> se van recogiendo individuos que 'trabajan su pasaje' sin que para ser aceptado se le someta a ningún examen, ni se compruebe la calidad de sujeto de que se trata. Y, como se sabe, en todos los puertos hay una cantidad de población ambulante y transitoria, sin fijeza de su destino, compuesta por un núcleo de personas sin orientaciones de trabajo y que generalmente han pertenecido a buques de los cuales salieron expulsados por algún delito. Estos mismos individuos en cuanto advierten escasez de brazos en la marinería de cualquier barco próximo a zarpar, ofrecen sus servicios en mínimas condiciones, sin el determinado propósito de quedarse en la nave que los recibe y con el solo objeto de ir de un lado a otro por el mundo. Esta gente, acostumbrada a vivir sin ninguna aspiración, no puede inspirar fe a nadie ni debiera ser admitida con la facilidad con que se le acepta. A esta falta de un personal seguro se deben muchas veces los accidentes a bordo, pues con hombres sin escrúpulos ni moralidad alguna, no puede extrañar que por causas nimias se originen sucesos graves.
>
> Para librarse de estos individuos, que tanto daño ocasionan, no hace falta, sino que las autoridades marítimas lleven un severo y prolijo control sobre ellos, a fin de que en cualquier momento las compañías sean puestas sobre aviso respecto a las cualidades de las personas que desean encontrar colocación. Con esta medida que se enlazaría con las que adoptaran las mismas compañías para impedir el ingreso a sus barcos de personas que no tuviesen autorizadas garantías de buena conducta, podría obtenerse un personal subalterno capaz y permanente, y disminuirían, en un porcentaje considerable, seguramente, estos actos que, como el incendio del *Ucayali*, repercuten en el descrédito de la institución, porque la ponen a la altura de otras empresas sudamericanas, en cuyos buques son frecuentes las riñas, los robos y los incidentes desagradables por la ineducación de su personal y los deplorables instintos del mismo" (*El Comercio*. Lima, 27 de febrero de 1919, p. 9).

Adicionalmente a todo lo manifestado, hay que señalar que la deficiente organización económica y fiscal de los puertos de la República también afectó directamente a la situación de la alicaída empresa naviera nacional, atentando contra su existencia. Así lo hizo saber el mencionado diputado por Ica, Víctor M. Maúrtua, en un proyecto conjunto presentado en la señalada Legislatura Ordinaria de 1919. Fundamentando el proyecto expresó en tono preocupante: "El proyecto de ley que he tenido el honor de presentar, en unión de los señores diputados de Moquegua, Tumbes, Marañón y Tacna, tiene una finalidad esencialmente patriótica: procurar los medios que aseguren la existencia futura de la Compañía Peruana de Vapores, que se halla seriamente amenazada y que tendrá sus días contados si continuara explotando su negocio conforme a los métodos fiscales actuales y si todos los puertos de la República continúan abiertos a las naves extranjeras siguiendo la actual organización empíricamente fiscalista"[47]. En vista de ello y de las dificultades generales que afrontaba la empresa, solicitó (por consideraciones

de orden financiero y comercial) que la Cámara de Diputados nombrara una Comisión Investigadora. La Cámara acordó nombrar esa comisión y debió haberse elegido inmediatamente; pero se aplazó la elección para el día siguiente. En ese día, el diputado por Huancayo, Augusto C. Peñaloza, pidió reconsiderar el acuerdo sobre tal nombramiento, aduciendo razones de competencia; la Cámara –testimoniaría Maúrtua años después– "acordó con rara unanimidad dicho pedido, alegando que la naviera nacional era una empresa privada mercantil, en la que no debían intervenir ni el Parlamento ni el Poder Ejecutivo". El proyecto pasó a un segundo plano al producirse el autogolpe del 4 de julio y la clausura del Parlamento por Leguía.

En el marco de esta ruptura democrática e institucional que vivió el país a partir de esa fecha (que hemos descrito ampliamente en el volumen 1 del Tomo XIV de la *Historia Marítima del Perú*), la marcha de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao se debatió entre la incertidumbre y la falta de liquidez. Las deudas derivadas de los empréstitos anteriores en el exterior y las obligaciones apremiantes con la banca nacional agobiaron a la institución. En opinión del directorio, la responsabilidad del pago de los intereses de los indicados empréstitos a través de las subvenciones anuales correspondía al Supremo Gobierno y no a la empresa.

Así lo hizo saber en reiteradas comunicaciones al Ejecutivo. Por ejemplo, en el oficio del gerente de la naviera, Manuel E. Mulanovich, dirigido al director general de Hacienda (28 de abril de 1919) le recuerda ese compromiso gubernamental. Dice: "Por acuerdo del Directorio de la Compañía Peruana de Vapores, cumplo con recordar al Supremo Gobierno que, el 1° del próximo mes de mayo, vence el 19 cupón de intereses de nuestra emisión hipotecaria colocada en Francia, según contrato celebrado en París el 25 de agosto de 1909 con intervención del señor Ministro del Perú, señor Carlos Candamo, quien asumió en nombre del Gobierno las obligaciones impuestas por el contrato. Una vez más la Compañía hace presente, respetuosamente al Supremo Gobierno la necesidad de que proceda a hacer la provisión de los fondos precisos para atender al servicio del pago de intereses, en conformidad con las leyes y contratos vigentes".

Con fecha 12 de mayo, respondió el Ejecutivo negando terminantemente el pedido. En visto de ello, nuevamente el indicado gerente se dirigió al mismo funcionario (17 de mayo de 1919) en un extenso oficio explicando las razones del por qué al Estado le correspondía esa obligación. Dice así:

"He recibido su comunicación del 12 del presente en la que se me indica que en acuerdo de 7 del actual se ha resuelto mantener en todas sus partes los oficios de 7 de noviembre y 4 de diciembre de 1918 y sostener, en consecuencia, la negativa al pago de la subvención destinada al servicio del empréstito de París.

La Compañía lamenta vivamente la decisión del Supremo Gobierno y para evitar mayores daños hará una vez más el servicio del empréstito. Efectivamente, la situación no puede ser más clara. La ley N° 194 promulgada en 6 de febrero de 1906 autoriza al Poder Ejecutivo para conceder a la Compañía Nacional de Vapores una subvención de Lp 30 000 anuales durante 15 años. En conformidad con esta ley y por Resolución Suprema de 21 de julio de 1906 se aprobó el contrato para la formación de la Compañía Peruana de Vapores, concediendo a esta la subvención de Lp. 30 000 anuales y el de la garantía de la renta de los fósforos, otorgada a favor de la Compañía.

La Compañía, nació, pues, con el derecho adquirido de cobrar una subvención anual de Lp. 30 000 y este derecho influyó, decisivamente en los suscriptores de acciones, para entrar en un negocio que contaba como base fija una renta segura de Lp 30 000 anuales. Contando con esta base, decidieron emprender el negocio en el que esperaban hacer buenas ganancias y en el que la subvención había de ser el suplemento de utilidad en los buenos tiempos y un alivio efectivo cuando el negocio dejara pérdida. En esta situación habría bastado el derecho adquirido para que la Compañía pudiera contar con las Lp. 30 000 al contraer obligaciones en el extranjero, en la seguridad de que, sin nuevo esfuerzo de su parte, esas obligaciones podrían ser cumplidas con el importe de la subvención. Y, con relación al llamado empréstito de París la obligación del Supremo Gobierno aparece reforzada todavía. Efectivamente, en ese contrato interviene el señor Ministro del Perú en representación del Supremo Gobierno y en ese contrato se hace referencia a la subvención de Lp. 30 000 anuales; se estipula que la subvención se dedica al servicio de intereses y amortización del empréstito; se establece como garantía del pago de la subvención el producto del impuesto a los fósforos, 'obligándose el Gobierno Peruano por su parte a completar con los impuestos generales del Estado la suma necesaria para completar las Lp 30 000 requeridas para el servicio del empréstito'. En el mismo contrato, al afectar especialmente la subvención de Lp. 30 000 anuales al servicio del empréstito se estipula expresamente que la subvención 'será pagada puntualmente por el Gobierno Peruano para ese servicio y mientras dure el empréstito, suceda lo que sucediere y cualesquiera que fuesen las reclamaciones o reivindicaciones del gobierno con la Compañía, sin que por esto pueda haber en cualquier momento lugar a retención, reducción o compensación'.

Todas estas estipulaciones fueron aceptadas por el Supremo Gobierno, por medio de su Ministro el señor Carlos Candamo, consignándose en el contrato la cláusula siguiente: 'el Señor Candamo, Ministro Plenipotenciario Peruano en París, procediendo en virtud de autorizaciones especiales por él recibidas para este fin, ha intervenido en las presentes y enterado del contrato que antecede, declara aprobar las cláusulas y condiciones que conciernen a su Gobierno, así como los cargos que con ella se relacionan'.

Con estos antecedentes, es fácil apreciar la falta de fundamento de las tres razones en que se apoya el Supremo Gobierno para negarse a pagar la subvención y hacer el servicio del empréstito.

Las razones son las siguientes:

A. La obligación del Supremo Gobierno es solo subsidiaria y de garantía, exigible sólo, en caso de quebranto económico del deudor principal.
B. La Ley N° 2741 ha puesto término a la obligación contraída por el Supremo Gobierno.
C. La actual situación económica de la Compañía hace innecesario el pago de la subvención. Conviene estudiar, separadamente estas razones:
    A. El contrato celebrado en París con intervención del representante del Gobierno del Perú, señor Candamo, no permite hacer la afirmación que sirve de fundamento a la tesis actual del Supremo Gobierno. Si la Compañía ha adquirido el derecho de cobrar por 21 años. La subvención anual de Lp. 30 000; si ha afectado esa subvención; si el gobierno ha intervenido en el contrato; si el mismo gobierno se ha comprometido, con el acreedor a hacer el servicio del empréstito. Cualesquiera que fuesen las relaciones de la Compañía con el Gobierno, es claro que la obligación del Supremo Gobierno no es subsidiaria sino directa y que ninguna relación guarda con la bonanza o quebranto económico de la Compañía.
    B. La Ley N° 2741, promulgada en 17 de mayo de 1918, es una ley que autoriza al Supremo Gobierno para celebrar un contrato con la compañía, que ponga término a los derechos y obligaciones existentes entre ambas entidades sustituyendo estos derechos y obligaciones por otros nuevos.

    Mientras ambos contratantes no pongan término al contrato antiguo y celebren el nuevo, la situación no varía y subsisten en toda su fuerza los derechos y obligaciones del contrato. La Ley N° 2741 es una simple ley autorizativa que no tiene más eficiencia que la de conceder la autorización suficiente para contratar, al representante de uno de los contratantes, que es el Supremo Gobierno, pero que no tiene respecto del otro contratante, que es la Compañía de Vapores, carácter de autorización ni mucho menos carácter de imposición, ni fuerza, ni eficacia alguna. El Gobierno ya autorizado por ley, ha manifestado su voluntad de modificar el contrato vigente; la Compañía que es una persona *sui juris* y que no necesita autorización ni intervención extraña a ella, no ha manifestado la suya y por esto el contrato no se ha modificado.

    Decir por esto que la Ley N° 2741 ha sido cumplida por el Gobierno y que sólo falta que la Compañía la cumpla, es alterar fundamentalmente la situación y dar a la Ley N° 2741, ley de simple autorización al Gobierno, un carácter de ley de obligación para la Compañía, que no puede ni debe tener.

    Resultando así de evidencia incontestable, que la Ley N° 2741 no ha tenido eficacia para modificar por si sola la situación creada, es evidente que subsiste en toda su fuerza el derecho de la Compañía para cobrar la subvención de Lp. 30 000 anuales y

la obligación impuesta al Supremo Gobierno por la ley y en un contrato con tercero, de pagar la subvención y de hacer el servicio de empréstito.

C. La situación económica de la Compañía sólo podría tomarse en cuenta por la compañía misma, para apreciar la conveniencia o la inconveniencia de renunciar o modificar los derechos que ya tiene y eximir al Supremo Gobierno las obligaciones que, para con ella, tiene contraídas sustituyéndolas o no por otras menos onerosas. Y no hay inconveniente para anticipar, desde luego, que la apreciación de este problema económico requiere un estudio muy delicado.

Pues bien, al hacer este estudio hay que tener en cuenta que la situación económica de la Compañía se ha complicado, precisamente, por los fuertes desembolsos que ha tenido que hacer para atender durante varios años el servicio del empréstito de París y a la amortización total del empréstito de Lp. 250 000; obligaciones ambas que debieron ser cubiertas por el Supremo Gobierno, y si es cierto que la Compañía ha tenido, después de su angustiosa situación pasada un periodo de bonanza también es cierto que ello se ha debido a circunstancias transitorias que nacieron con la guerra internacional, y que han terminado ya. Y la guerra en cambio, crea, al terminar, una serie de problemas para una Compañía Nacional de Navegación, que requieren por parte de esta, esfuerzos excepcionales para obtener un éxito satisfactorio en la competencia a que tiene que hacer frente. Y si, sin estos factores excepcionales, la Compañía Peruana de Vapores, no pudo resistir por sí sola, las graves crisis a que se vio antes sujeta, es evidente que para la nueva situación debe prepararse con prudencia, que nunca sería exagerada, haciendo acopio de todas sus reservas".

En ese mismo año de 1919, el dique flotante fue objeto de importantes reparaciones "con el propósito de ampliar su rendimiento y explotación"; ello le permitió aumentar su capacidad "para levantar un buque de 7 000 toneladas en dos horas". A esas alturas, la flota de la compañía estaba integrada por las siguientes naves:

Ucayali	1 514 toneladas
Mantaro	2 481 "
Urubamba	2 676 "
Huallaga	2 000 "
Iquitos	2 246 "
Barca *Elizabeth*	2 410 "
Remolcadores y lanchas a gasolina	

Es interesante señalar que en la *Memoria* del Directorio de ese año (primer semestre) se anuncia que el vapor *Huallaga* "ha sido enviado a Inglaterra con el fin de cambiarle sus calderas, habiendo realizado la travesía sin mayor percance y con ahorros económicos muy apreciables". Y agrega: "Se estudia, igualmente,

la posibilidad de introducir en su estructura las modificaciones necesarias para permitirle atravesar sin peligro el Atlántico en todas las épocas del año". Por otro lado, se da a conocer el viaje exitoso del vapor *Iquitos* a la Argentina, Francia y Estados Unidos; y el de la barca *Elizabeth* a Dinamarca y Argentina.

En el primer semestre del indicado año, el directorio estaba formado por las siguientes personas:

Aurelio García y Lastres	Presidente
Salvador Gutiérrez	Vicepresidente
Juan Luis Basombrío	Director
Gustavo Berckemeyer	"
Manuel Montero y Tirado	"
Eleodoro Romero	"
Manuel Mulanovich	Gerente
Juan C. Peralta	Representante del gobierno

Concluido su mandato, el citado directorio fue reemplazado por el siguiente:

Eleodoro Romero	Presidente
Juan Luis Basombrío	Vicepresidente
Gustavo Berckemeyer	Director
Arístides Porras	"
Felipe de la Torre Bueno	"
Reinaldo Gubbins	Gerente

Durante el año 1920, las dificultades económicas y los problemas adyacentes continuaron agobiando a la entidad naviera. Sin embargo, ocurrieron algunos hechos que, en conjunto, afectaron y agravaron su marcha institucional. Por ejemplo, en la noche del 6 de enero el vapor *Ucayali* se varó el salir de Pacasmayo, "sufriendo la abolladura de varias planchas del casco y la rotura de una de ellas, a pesar de lo cual, debido a su doble fondo, el agua no llegó a penetrar en las bodegas" (*Memoria* del Directorio. Segundo semestre. Lima, 1920). Para proteger los intereses del gobierno, por Resolución Suprema de 7 de enero del indicado año, el Ejecutivo fijó las bases para la administración del vapor *Paita*. Aquí el documento:

> "Lima, 7 de enero de 1920
> Visto el oficio Letra C, número 509 de la Compañía Peruana de Vapores, en que propone las bases para la administración del vapor *Paita* (ex *Annubis*).
> Considerando:
> Que habiendo variado las circunstancias en que se expidió la resolución para la explotación del vapor *Middlebury*, es de equidad modificar prudencialmente, en favor del fisco, las bases propuestas.

Se resuelve:

1. La Compañía Peruana de Vapores explotará por administración el vapor Paita (ex *Annubis*) dedicándolo a los viajes y en las zonas que indique y apruebe el Gobierno del Perú, el que ejercitará el mismo derecho para la fijación de las tarifas de fletes que deban regir en dichos viajes.
2. La Compañía percibirá, como remuneración por concepto de comisión de administración, el cinco por ciento (5%) sobre las utilidades líquidas que se obtengan en la explotación del vapor.
3. La Compañía atenderá a todos los gastos que se relacionen con la explotación del vapor con exclusión expresa de todo otro gasto relacionado con el alquiler de la nave, así como con el importe de dicho alquiler, que deberá liquidarse directamente y sin intervención de la Compañía, entre el Gobierno y los propietarios. Para este efecto, en cuanto a los sueldos de tripulación y demás gastos ordinarios del vapor presentará al Gobierno el respectivo presupuesto dando al Gobierno cuenta comprobada.
4. La compañía cargará al Gobierno los desembolsos que haga por concepto de lo establecido por el artículo anterior una vez verificados en una cuenta especial que devengará el interés del 6% anual, a la cual se abonará, con el monto total de las utilidades, después de deducida la comisión de administración de la Compañía que se obtengan de la explotación de la nave hasta su total cancelación.
5. Los saldos que resulten en esta cuenta a favor del Gobierno, al finalizar cada viaje redondo del vapor, le serán entregados inmediatamente al Gobierno por la Compañía.
6. La Compañía abonará el interés del 6% anual por las cantidades que reciba por cuenta de la explotación del buque, y de este interés se compensará hasta darle alcance con el interés que el Gobierno deba abonar conforme al artículo 4.

Comuníquese, regístrese, publíquese y archívese.
Rúbrica del señor Presidente.

SALOMÓN".

Por otro lado, hacia junio del mismo año el directorio acordó "en vista de las conveniencias de todo orden, trasladar el dique flotante del inapropiado fondeadero que ha ocupado hasta ahora, a las inmediaciones de la isla de San Lorenzo". Acuerdo que fue elevado al flamante Ministerio de Marina para su conocimiento, aprobación y colaboración en la búsqueda del lugar más apropiado. En efecto, el 25 de agosto del indicado año el alto organismo nombró una comisión presidida por el capitán de fragata Carlos Fajardo Fernández Maldonado integrada por el capitán de fragata Tomás Pizarro Rojas y el capitán de corbeta Enrique Monge Medrano" para determinar el lugar más conveniente en donde fondear el dique de la Compañía Peruana de Vapores".

A principios de agosto (a solicitud de la propia Compañía), el gobierno aprobó las modificaciones de su Estatuto con las observaciones siguientes:

"Lima, 4 de agosto de 1920
Visto el oficio N° 361 de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao sobre modificaciones en sus estatutos, siendo ellas aceptables con limitación prudencial en cuanto a la última parte del artículo 4.
Se resuelve:

1° El artículo 1° de los Estatutos de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao será como sigue: 'La administración de la Compañía correrá a cargo de un Directorio compuesto de siete miembros, y de un Gerente, pudiendo recaer la elección de este en uno de los Directores, en cuyo caso desempeñará ambos cargos. Cinco de los Directores serán elegidos por los accionistas a pluralidad de votos y el Gobierno nombrará los otros dos'.

2° El Artículo 12 será: 'El Directorio, con excepción de los dos Directores nombrados por el Gobierno se renovará cada tres años, retirándose dos Directores en cada uno de los dos primeros años y el restante en el último año'.

3° El Artículo 16 será: 'Los acuerdos se decidirán por mayoría absoluta de votos. El Presidente votará únicamente como Director para dirimir los empates. Los miembros que no se conformen con la resolución de la mayoría podrán salvar su voto haciéndolo constar en el acta'.

4° El Artículo 42 será: 'Verificado que sea el balance general, las utilidades que la Junta General de Accionistas acuerde distribuir se dividirán como sigue:
5% para el Fondo de Reserva
5% para el Fondo de Castigos y Eventualidades
2% para el Fondo de Seguros
5% para el Directorio, no pudiendo exceder de Lp. 500 para cada Director.
3% para el Gerente, no pudiendo exceder de Lp. 1 000
80% para los accionistas

El Fondo de Reserva de la Compañía se fijará en 100 000 libras peruanas. El Fondo de Castigo y Eventualidades en 100 000 libras peruanas y el Fondo de Seguros, igualmente en 100 000 libras peruanas.
Si los accionistas lo juzgasen conveniente, podrán acrecentar su Fondo de Reserva, el de Castigos y Eventualidades y el de Seguros y también el tanto por ciento anual destinado a dichos fondos. El Directorio queda autorizado por la Junta General de Accionistas para gratificar a los empleados, en relación con sus servicios, de los sobrantes de las remuneraciones de los Directores o del Gerente o, en caso de que no los haya, de los gastos generales, y teniendo en cuenta las utilidades que aparezcan en el respectivo Balance, pero en ningún caso podrá exceder esa gratificación a cada empleado del importe de tres sueldos mensuales.
Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del señor Presidente
FUCHS".

Otro hecho que ocurrió a lo largo de 1920 y que tuvo nefastos efectos en el tráfico marítimo mundial, fue la terrible depresión tanto en el volumen de carga como en el costo de los fletes a nivel internacional. ¿El motivo? La crisis económica

mundial de la posguerra aparejada con el considerable aumento de buques mercantes. Ello, inevitablemente, provocó una desigual competencia entre las numerosas y diferentes compañías navieras que se disputaban la carga. Esta desmesurada pugna perjudicó, sin duda alguna, a nuestra naviera en la medida que no logró las utilidades que había tenido en el pasado inmediato. Además, en nuestro país no se tomó ninguna previsión gubernamental para superar esta situación.

Todo lo contrario. Varias empresas navieras extranjeras tenían autorización para operar en el servicio de cabotaje, además de tener franquicias en la recepción y despacho de naves, fumigación, derechos de faro, timbres y otros, a cambio de cumplir sus itinerarios con escalas en los puertos necesarios; la conducción gratuita de la correspondencia y la rebaja del 25% en los pasajes de empleados públicos y fletes en cargas estatales, todo esto como si el gobierno ignorara la existencia de la Compañía Peruana de cuyos buques tenía libre disponibilidad (Castro de Mendoza, 1980). ¿El resultado? La inminente liquidación de la empresa en el corto plazo.

Por otro lado, la ausencia de los vapores *Huallaga* (en su etapa final de reparación en Inglaterra), *Iquitos*, *Paita* y *Elizabeth* (sin carga en el extranjero) ahondaron la situación crítica de la naviera. Sin embargo, según anuncio posterior del Directorio, se logró "fletar el buque *Elizabeth* de Australia para el Callao con un cargamento de carbón y coke; se espera que el *Iquitos* emprenda viaje en estos días para el Perú, conduciendo un cargamento de este último producto" (*Memoria* del Directorio. Segundo semestre. Lima, 1920). El *Huallaga*, después de haber sido completamente reparado y cambiado sus calderas, arribó a nuestro principal puerto en el último trimestre de ese año; trajo consigo la nueva cubierta adquirida en Inglaterra para el dique flotante. La desmesurada e imprevista alza del precio del petróleo que las naves peruanas usaban como combustible, de igual manera impactó negativamente en la economía de la compañía. El barril, sin precedente alguno, en el primer semestre llegó a cotizarse a 3,50 dólar oro americano, provocando el natural desbalance patrimonial. Ello ocasionó un "gasto de más de 5 000 libras peruanas por viaje redondo a Panamá de cada uno de nuestros vapores".

Ahora bien, con el propósito de mitigar alguna de estas dificultades, el Directorio que en ese año gobernó buscó implementar determinadas medidas en beneficio de la empresa. Una de ellas fue contratar en Panamá los servicios de una agencia

de comercio marítimo y desechar la propia, consiguiendo así, supuestamente, un considerable ahorro. Aquí el testimonio institucional: "Consultando con la mayor economía de gastos de explotación, a la vez que un mejor servicio, se han puesto en práctica varias medidas que permitirán contrarrestar la situación de competencia, cada día más aguda, que se advierte en el comercio marítimo; entre ellas merece citarse el nombramiento de la Panamá Rail Road Company, como nuestro agente en Cristóbal en condiciones económicas inmejorables, en lugar de la agencia propia que tenía la Compañía, pues además de las facilidades de todo orden que se obtendrán en el istmo, representan una economía muy apreciable en los gastos de los vapores" (*Memoria* del Directorio. Segundo semestre. Lima, 1920). Lo mismo ocurrió a nivel interno. La agencia que tenía la empresa en Mollendo fue asumida por la "Compañía de Lanchas", logrando un significativo ahorro en términos de personal, local, etc. En ese año, por acuerdo celebrado con el gobierno, la empresa asumió la administración de dos vapores. El *Paita* (ex *Anubis*) y el *Perené* (ex *Marie*) con –según el Directorio– una participación considerable en las utilidades para su explotación (Garaycochea, T. 2).

El Directorio de ese año 1920 (segundo semestre) estuvo conformado de la siguiente manera:

Juan Luis Basombrío	Presidente
Herbert Banker	Director
Gustavo Berckemeyer	"
Matías León	"
Guillermo Fisk	"
Rodrigo Peña Murrieta	"
Eduardo Palacio	Gerente

En nuestra opinión, sin duda alguna, el hecho más relevante vinculado a la empresa durante el año 1920 tuvo lugar en el Congreso de la República. ¿Qué ocurrió? En la Legislatura Ordinaria de ese año (sesión del 10 de marzo) el doctor Víctor M. Maúrtua (en su condición ahora de diputado por la provincia de Pachitea) presentó una nueva moción (calificada por algunos legisladores de "alto interés nacional") cuyo contenido no sólo reflejaba la preocupación de los legisladores, sino también la del país entero por delicada e incierta situación de la entidad naviera. En este caso, Maúrtua solicitaba la conformación inmediata de una Comisión Investigadora de la Cámara de Diputados (integrada por tres representantes) a fin de indagar sobre el por qué del descalabro y proponer las medidas pertinentes[48]. Se habló entonces de la "desacertada marcha de la empresa", del "balance

ficticio", del "descrédito de la entidad frente a las instituciones bancarias y financieras", de la "mala administración en perjuicio de los intereses del Estado y de los accionistas", de la "condición nada satisfactoria de las naves", etc. En su alegato sustentatorio, el político iqueño manifestó lo siguiente:

> "No debo continuar fatigando a la Cámara con mis frecuentes pedidos sobre la multitud de irregularidades que llevan a la Compañía Peruana de Vapores al abismo de una ruina.
>
> La desorganización en que ha caído esta empresa naviera nacional o, mejor dicho, el desbarajuste en que se agita desde algunos años pasados, impone que los Poderes Públicos dicten las medidas que sean más eficaces para enmendar los errores o corregir los defectos de la desorganización administrativa, técnica y económica de dicha compañía.
>
> Pero como no sería prudente que procediéramos a dictar medidas sobre hechos que en realidad no se conocen con amplitud, pido que, con acuerdo de la Cámara, sea nombrada una Comisión Investigadora que después de examinar la condición de esa empresa, cuya mayoría de acciones es fiscal y ella una sociedad fiscalizada, nos proponga las medidas que debemos dictar para la marcha regular de esa empresa nacional y asegurar su existencia.
>
> La Compañía Nacional de Vapores, como saben los señores diputados, no es simplemente una compañía comercial, ni una fuente de recursos económicos para el Fisco y demás accionistas de ella. Es algo más sublime: es la exponente de un ideal patriótico. El Perú, como todas las naciones que aspiran a ejercer un rol comercial y político en el concierto de los países progresistas; y en particular, por consideraciones de seguridad internacional, a fin de tener una escuela donde puedan educarse los marinos que tendrán más tarde la defensa militar de nuestro extenso litoral, organizó esta compañía que ha representado muchos sacrificios nacionales.
>
> Pero resulta que, en este momento, por rivalidades burocráticas, por obra de agentes extraños o por causas que desconoce el público, camina al desastre, a pesar de sus evidentes utilidades comerciales. En este momento, el personal técnico y los tripulantes de las naves, por ejemplo, han entrado en rivalidades inexplicables y sus rencores y reclamos los quieren evidenciar mediante un sabotaje criminal que ejercitan en las maquinarias y elementos que las naves tienen para el servicio de los viajeros y embarcadores. No sería extraño que un día de estos, se produjera a bordo de nuestras naves comerciales una catástrofe marítima producida por la destrucción intencional de las maquinarias por odiosidad a la gerencia, cuyos actos, hasta este momento, no sé si son correctos o inconvenientes.
>
> De manera que para conocer la realidad de las denuncias y proceder con justicia o equidad, pido que la Presidencia, con acuerdo de la Cámara, nombre la Comisión Investigadora que propongo, compuesta de tres diputados y que presidiría el señor diputado por el Callao, que es autoridad sobre negocios navieros".

No obstante, la transcendencia y la urgencia de la propuesta, el proyecto Maúrtua (así se le denominó) tuvo que esperar un tiempo más. ¿Intereses subalternos?, ¿presiones de la empresa?,

¿posturas demagógicas?, ¿desinterés parlamentario?, ¿desidia estatal? De algo de ello se habló por esos días en la prensa capitalina.

El año 1921 –de acuerdo, a la versión de los propios directivos de la empresa– fue mucho más difícil y complicado que el anterior. ¿El motivo? La fuerte crisis económica que el mundo vivió entonces repercutió severamente en el comercio marítimo, trayendo consigo la disminución de la carga y, por consiguiente, la caída considerable y recurrente del precio de los fletes[49]. Por ejemplo –como ya se expresó en párrafos anteriores– en los años precedentes el flete del cobre del Callao a Nueva York se cotizaba en 25 dólares la tonelada; en 1921, bajó a 7,50 dólares. Así ocurrió con los demás tipos de fletes. Aquí el testimonio desconsolador del Directorio de 1921 (segundo semestre):

> "Esta situación que se ha hecho internacional y que preocupa de modo preferente la atención de los países que poseen numerosa flota mercante, que en la generalidad de los lazos mantienen sus servicios con fuertes pérdidas, se explica fácilmente si se tiene en cuenta que actualmente hay a flote buques que representan (según el Lloyd Inglés) 11 000 000 de toneladas más que antes que la guerra europea; siendo hoy las necesidades del comercio mucho menores que entonces. La existencia de fletes remunerativas y, en muchos casos, la carencia en absoluto de ellos ha producido la paralización o apontonamiento de muchas naves en todos los mares del mundo; extremándose la competencia de los restantes para tomar la carga que se moviliza.
>
> La situación antes descrita, que ha tomado caracteres aún más alarmantes en la costa peruana debido a la limitación de la exportación por la baja del precio de nuestros productos y a la importación como consecuencia de las huelgas en los puertos americanos e ingleses, ha obligado a las compañías extranjeras a interrumpir sus viajes, retirando sus vapores del servicio en los puertos de nuestro litoral. En el futuro inmediato, según datos que disponemos, se retirará un número mayor de vapores".

En una palabra, la espantosa competencia se tradujo en esta grave realidad: ausencia de carga para movilizar y abundancia de naves para transportarla. Frente a ese estado de cosas, la empresa naviera nacional decidió, igualmente, restringir o suspender sus servicios al exterior "a fin de evitar desastrosas e inevitables pérdidas económicas", prefiriendo tener parte de la flota expedita en el Callao "para cuando sean requeridos sus servicios". Ese fue el caso del vapor *Ucayali* "cuyas condiciones de explotación son más onerosas que nuestros demás buques". Por otro lado, no obstante, los esfuerzos realizados por los directivos, hasta el año 1921 aún no se había obtenido el ingreso a la Conferencia de Londres, requisito indispensable para que los vapores de cualquier nacionalidad que llegaran a Europa pudiesen obtener carga en los viajes de retorno. Para lograr ese propósito, los agentes de la

empresa en Liverpool recibieron la orden de reforzar sus gestionas al respecto. En este año 1921 (29 de noviembre) el gobierno peruano aceptó la propuesta de la compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao para comprarle los vapores *Eten* y *Perené* por la suma de 110 000 libras peruanas, para ser canceladas del siguiente modo: 44 000 libras peruanas en efectivo al firmarse el contrato de venta y las 66 000 restantes abonadas a la cuenta del gobierno (Garaycochea).

Vinculado al vapor *Paita*, de propiedad de la mencionada compañía, en el año 1921 ocurrió un episodio en alta mar que, por su repercusión política, vale la pena referir. El gobierno –según referencias del diario *El Comercio* de esos días– fletó dicha nave y la hizo zarpar del Callao el 11 de mayo con rumbo a Sidney (Australia), llevando a veintidós personas, algunas de ellas detenidas desde meses atrás en la isla de San Lorenzo y otras recientemente apresadas. Cuando no habían abandonado todavía nuestro principal puerto, el general Óscar R. Benavides (uno de los detenidos) solicitó a sus familiares y a los de los otros detenidos que habían ido a despedirlos, el envío de armas (revólveres). A los siete días de navegación y cuando la nave se encontraba a 1 500 millas de la costa peruana, los presos lograron interrumpir su comunicación inalámbrica y se apoderaron de ella, en acto que tuvo parecido con la hazaña del capitán portugués Joao Galvao en el *Santa María* años atrás. El exmandatario se impuso sobre el comandante y la oficialidad del *Paita*, mientras sus amigos y algunos tripulantes adictos a ellas se ubicaban en lugares señalados para el caso de una refriega. Mediante una votación abierta los deportados acordaron no continuar rumbo a Australia, sino dirigirse a Punta Arenas en Costa Rica. Al final firmaron un acta para dejar constancia de ello. El arribo del *Paita* a Punta Arenas se verificó el 25 de mayo de 1921; es decir, dos semanas después de haber zarpado del Callao.

El año 1922 empezó con un hecho que meses atrás se había frustrado: la conformación de la Comisión Investigadora en la Cámara de Diputados para investigar la situación y la marcha de la naviera nacional. La tenacidad del representante Maúrtua y de otros parlamentarios provincianos al fin tuvo éxito. Efectivamente, aprobada la conformación de la Comisión Investigadora (con la prescindencia del doctor Alberto Secada para presidirla), la Legislatura Ordinaria de marzo de 1922 nombró tardíamente una Comisión encabezada por el contralmirante Juan B. Cobián (diputado por Yauyos) e integrada por Guillermo Mármol, Juan Devéscovi y Augusto Alva[50]. La tarea encomendada (fatigosa,

compleja y ardua) se llevó a cabo durante casi ocho largos meses, superando muchos escollos e inconvenientes[51].

En la primera Legislatura Extraordinaria del mencionado año (sesión del 20 de noviembre), se leyó y debatió el amplio y minucioso Informe presentado por la Comisión Cobián con el título de "Comisión Parlamentaria Revisora de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao". El documento, leído por el relator de la Cámara, fue dividido en dos partes: la primera referente al estado contable de la empresa y la segunda a la situación tanto de la flota como del dique en sí. Sobre el primer asunto –según anotación de la propia comisión– la intención era conocer la evolución y el desarrollo de la entidad desde sus orígenes. Lamentablemente, el incendio del local que ocupaba la compañía en el Callao destruyó gran parte de los libros y de la documentación requerida. Ello, obviamente, restringió la investigación solo a las operaciones financieras realizadas desde el 1° de julio de 1919 al 30 de junio de 1922; es decir, de los últimos 36 meses del quehacer institucional.

Para orientar sus pesquisas, la Comisión contrató los servicios profesionales de los contadores diplomados Óscar Castañeda y Roberto Bustos, de amplia y reconocida experiencia en el ramo y de mucho prestigio en nuestro medio. Después de revisar minuciosamente los libros contables de la institución, emitieron su Informe incorporado al documento oficial como anexo número 1. Entre sus detalles más saltantes aparecen los siguientes: la compañía llevaba su contabilidad sin sujeción a las disposiciones del Código de Comercio en la parte relativa al libro de Inventario y Balances, en el que únicamente copiaba los Balances Generales; para aparentar utilidades (que en realidad eran continuos déficits), la empresa alteraba las cuentas entre el Activo y el Pasivo; igualmente, las cifras referidas a los viajes de los buques y al mantenimiento y explotación del dique, a menudo eran ficticios; los precios del mobiliario o de las mercaderías adquiridas muchas veces aparecían expresados de manera exagerada. En una palabra, de acuerdo a lo informado por los contadores, la marcha contable revelaba la falta de seriedad en la presentación de las cuentas de la entidad por parte de sus administradores y expresada en un conjunto de irregularidades. Se habló entonces de procedimientos irregulares, peculados, fraudes y desfalcos.

Si grave y nociva fue la parte contable y financiera de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao hacia 1920, no menos enfadosa y preocupante fue la situación de su flota,

dique, factoría y otros elementos auxiliares. Para llevar a cabo este delicado diagnóstico, la Comisión Investigadora de Cobián solicitó la colaboración del flamante Ministerio de Marina, el mismo que de inmediato nombró una Junta de Marinos para realizar el examen técnico del material y evacuar el informe respectivo. Esta Junta estuvo presidida por el capitán de fragata Julio V. Goicochea Álvarez, director de Material de la Armada e integrada por los siguientes oficiales: capitán de fragata (maquinista) Edilberto Perales Bondy, profesor del Curso de Máquinas en la Escuela Naval; capitán de corbeta Carlos Rotalde González del Valle, secretario del Estado Mayor General de Marina; y capitán de corbeta (maquinista) Pedro Castelar y Cobián, de la dotación del crucero *Bolognesi*. Todos trabajaron *ad honoren* y de manera eficiente durante varios meses, presentando el Informe correspondiente calificado por el diputado Cobián como "excelente". En efecto, con fecha 10 de noviembre de 1922, el comandante Goicochea elevó el Informe acompañado del siguiente oficio al Presidente de la Comisión Revisora de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao:

> "Tengo el honor de remitir el Informe sobre el estado de las naves, dique y factoría de C.P.V.C., que ha emitido vuestra comisión auxiliar, la que, conforme a las instrucciones recibidas y medios de que ha dispuesto, se ha concretado a la parte referida al estado del material, aprovechando para esto los días en que las naves llegaban al Callao y permanecían sin carga, lo cual si bien es cierto ha producido gran demora en nuestro trabajo, en cambio no se ha interrumpido ni retardado el servicio de carga y viajes; resultando de esto el que en la mayor parte de los casos, las calderas han estado bajo presión, no pudiendo por esta razón ser examinadas en su interior, ni de las máquinas.
>
> Para que el resultado de la inspección pudiera ser completa, hubiera sido necesario haberla efectuado estando las naves en dique, para comprobar el estado de la obra viva, y en marcha a su máxima velocidad, para deducir el estado general de la nave y en especial de sus generadores de vapor, máquinas propulsoras y auxiliares.
>
> Teniendo en cuenta las razones expuestas, adjunto a usted el resultado de las inspecciones de cada una de las naves, dique, factoría y anexos de la citada compañía.
>
> Dios guarde a Ud.
>
> *JULIO GOICOCHEA".*

La conclusión general del referido Informe se expresa del siguiente modo: "Es verdaderamente inexplicable que, no obstante, las crecidas sumas de dinero empleadas en reparaciones de la flota y dique, según aparece en las cuentas de la compañía, el estado actual deje tanto que desear y se muestre en un deplorable abandono". En otro lado, el comandante Cobián señaló: "El

informe de la Junta de Marinos evidencia que el descuido punible en que se tiene al material a flote es imputable exclusivamente a la mala dirección del personal a cuyo cargo está encomendado, con prescindencia absoluta de apreciables elementos nacionales, que habrían desempeñado indudablemente con mejor resultado los puestos para los cuales no se les ha querido considerar aptos".

Con el propósito de tener una idea de la situación de los buques de la naviera nacional, a continuación, reproducimos la descripción hecha por la indicada Junta de Marinos y que consignamos íntegramente en el Anexo N° 3 del presente volumen.

Vapor *Eten*. Con motivo del viaje que debía emprender a Europa se extremó la atención con este buque: reparándolo en sus partes esenciales y puede decirse que su estado actual es bueno.

Vapor *Paita*. Igual cosa puede decirse de este vapor, cuya conservación estuvo encomendada, hasta que se alistó para salir a Europa, a sólo tres hombres.

Vapor *Iquitos*. El estado general de este buque es malo a pesar de que sólo hace dos años que fue recorrido en Europa, época en la que se colocaron quillas de balance y el refuerzo de unión de la cubierta principal y mamparas longitudinales frente a la caldera de estribor. Tanto estas obras como otras, de menor importancia que se hicieron, costaron una suma de dinero muy crecida (Lp. 36 152,899). Seguramente esas reparaciones pudieron haber sido ejecutadas con más ventaja en el país.

Vapor *Perené*. Durante el tiempo que permaneció en desarme no tuvo un solo individuo que atendiera a la conservación del compartimiento de máquinas.

A esto se debió el mal estado en que se encontraba. Este buque necesita un recorrido más firme del que se le ha dado para despacharlo al Atlántico, según se demuestra por la arribada forzosa que ha tenido que hacer en Paita.

Vapor *Ucayali*. La conservación y aseo de sus compartimentos interiores deja mucho que desear; se requiere extraer de ellos las basuras acumuladas durante muchos años y hacer un recorrido general de rascado y pintura; reparar la máquina frigorífica y caldera, y reponer el aislamiento de la canalización eléctrica y tubería de vapor.

Vapor *Huallaga*. Las bodegas, pañoles y demás compartimentos interiores, dejan mucho que desear por la falta de aseo y fuertes oxidaciones que presentan. Se impone la necesidad imperiosa de que se haga efectiva la responsabilidad de los encargados de esta vigilancia, única forma de evitar la destrucción que impunemente se está efectuando en este buque.

Vapor *Urubamba*. La destrucción que se observa en sus bodegas y pañoles debe ser tomada en seria consideración. Además, en los compartimentos superiores las mamparas están rotas y las cubiertas permiten el paso del agua aumentando las oxidaciones e incomodidades para el personal de tripulantes y pasajeros. En general, este buque deja mucho que desear por negligencia de los encargados de su cuidado.

Vapor *Mantaro*. Las secciones interiores por lo general están muy descuidadas. Los condensadores necesitan reparación inmediata lo mismo que la frigorífica e instalación eléctrica. El resto del buque, aunque aparentemente está en mejores condiciones, requiere un recorrido general y hacer efectiva la responsabilidad de los encargados de su conservación.

Sobre la situación y funcionamiento del dique, la Junta de Marinos opinó lo siguiente:

> "El estado general de las planchas de los costados es regular, en algunos lugares se encuentra algo gastado por el uso; los compartimentos laterales están recién pintados y reparados.
>
> Gran parte de los ángulos en todos los tanques se encuentran muy débiles, en algunos, completamente deteriorados por el óxido y en otros doblados por su poca resistencia. En el tanque número 9 de estribor, hay varios ángulos verticales completamente deshechos y por consiguiente los trasversales están en banda.
>
> Las planchas de la cubierta inferior se encuentran completamente deterioradas y mayormente la de los costados en toda la longitud, donde hay multitud de parches y huecos… No se puede examinar los tanques del centro por encontrarse llenos de agua.
>
> Las reparaciones que se verifican se llevan a cabo en forma muy lenta. Hay un hombre arreglando los pasamanos, que generalmente están en muy mal estado, y no hay ningún calderero para cambiar cuatro planchas de la cubierta que hace cerca de un año se encuentran abandonadas sobre la misma".

Acerca de la factoría se dijo lo siguiente:

> "El material existente: como tornos, cepillos, taladros, hornos de fundición, modelería; en el taller de mecánica; y los elementos correspondientes a las demás secciones, como carpintería, electricidad, colchonería, lavandería, etc., son relativamente los suficientes para atender las necesidades de los buques, notándose deficiencia en el número de hombres para ejecutar los trabajos, así no habría necesidad de abandonar un trabajo para emprender otro con el mismo personal, sin llegar a resultados prácticos y aumentando el costo de la obra.
>
> Otra causa del mal servicio es la deficiencia del almacén, pues se carece de ciertos artículos que a última hora hay que adquirirlos en plaza a precios altos o se tiene que pedirlos al extranjero, como ha pasado con el alambre para el bobinado de los dinamos del *Iquitos*, que se pidió a Estados Unidos por cable. Existe una gran cantidad de fierro viejo acumulado en la parte exterior del taller de mecánica que bien podría desaparecer dejando el material suficiente para fundiciones".

El informe de la Junta de Marinos también alcanzó a la lavandería. Aquí el testimonio:

> "La lavandería tiene los calderos de vapor; una de ellas nueva hecha en la Factoría. Dos máquinas lavadoras de cilindro, una planchadora, un secador y dos tanques de lejía. Últimamente se ha agregado un taller de costura con cuatro máquinas de coser y uno de colchonería con una máquina".

Finalmente, sobre las embarcaciones pequeñas su opinión fue la siguiente:

> "Tres remolcadores en servicio; dos cisternas una en uso y la otra recién construida en los talleres de la Compañía. En general todas las embarcaciones se encuentran en buenas condiciones de conservación".

Hasta aquí lo glosado del informe de la Junta de Marinos. En el informe general de la Comisión Investigadora presidida por Cobián, encontramos otras referencias que bien vale la pena reproducir por su trascendencia o por su carácter anecdótico. Por ejemplo, un dato curioso que refleja la descomposición de la empresa naviera y de sus directivos es expresado de la siguiente manera: "La Comisión no puede resistirse a consignar el siguiente hecho reprobable e indignante: los poderosos reflectores eléctricos de los vapores han sido desembarcados y colocados como adornos en la azotea de la casa del gerente en Chucuito".

Preocupación especial de la indicada Junta Investigadora estuvo referida a la tripulación ocupada por la empresa. Manifestó: "Preferente atención ha merecido a vuestra Comisión Investigadora la parte referente al personal. No obstante que en las oficinas del Ministerio de Marina se encuentra un excedente apreciable de meritísimos Jefes y Oficiales de la Armada Nacional, actualmente impedidos de navegar por falta de empleo y que en muchas oportunidades han dado pruebas de su competencia y honradez profesional, la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao ha creído cautelar mejor sus intereses prescindiendo de ellos y trayendo personal extranjero que, salvo rarísimas excepciones, es el responsable directo de una serie de averías que ha ocurrido en la flota y del lamentable descuido en que se la tiene".

Sobre la presencia exagerada del personal administrativo (empleados) opinó lo siguiente: "A pesar de la honda crisis por la que atraviesa la Compañía, que ha visto disminuidos enormemente sus ingresos, se ha creído conveniente mantener el dispendioso número empleados que puede verse en el anexo C y cuyo presupuesto de sueldos representa al año la increíble suma de 30 620 400 libras peruanas, sin contar los haberes de las tripulaciones de los buques, ni el valor de las planillas de obreros

y peones. Basta un ligero examen de ese número de empleados para ver que es posible una reducción mínima en soles de 100 000 no solamente sin detrimento del servicio, sino provechosa para la buena marcha de su engranaje administrativo".

Por último, acerca del servicio de cabotaje en el litoral y en otras partes del mundo cumplidos por nuestra empresa, manifestó lo siguiente:

> "Otro aspecto importante y digno de ser tomado en seria consideración, es el referente al servicio de cabotaje. La Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, impedida por razones bien conocidas de extender su línea de navegación más al Sur del puerto de Ilo, debió dedicar todo su empeño al monopolio del transporte de carga y pasajeros en la costa, para lo cual contaba con apreciables medios y elementos que la colocaban en situación ventajosa sobre las otras compañías extranjeras que surcan los mares de nuestro litoral. Desgraciadamente, la falta de exactitud en los itinerarios, la supresión de escalas anunciadas y las continuas pérdidas de mercaderías, han sembrado la desconfianza entre los embarcadores, por los enormes perjuicios que en muchas ocasiones han sufrido por efecto de las deficiencias apuntadas; y hoy día la Compañía Sudamericana de Vapores con su servicio quincenal exacto, controla virtualmente el poco movimiento costanero.
>
> Los viajes que últimamente han emprendido a Europa los vapores *Paita*, *Eten* y *Perené*, en los cuales ha tenido que efectuar la Compañía ingentes gastos, de última hora y cuyo monto aún no ha sido detallado ni figura en las cuentas al 30 de junio del presente año, a fin que pudiesen salir a la mar, sólo sirven para poner en evidencia lo deficiente de la administración, que atropelladamente los ha despachado alterando el orden para la salida que se les había señalado, a pesar de la diferencia de capacidad de carga y sin tener asegurado el flete de retorno para todos ellos; pues, a despecho de todo lo que se diga en contrario, es lo cierto que en Europa existe un *trust* de compañías de navegación que boicotea a los exportadores que hacen embarques en vapores que no pertenecen a 'The Conference of the West Indies Transatlantic Lines' y a la cual están afiliadas toda las compañías que hacen el tráfico entre los puertos europeos y los nuestros, con excepción de la 'Kosmos', Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao y la Compañía Sudamericana de Vapores. Esta exclusión de nuestros vapores de la citada Conferencia los expone pues a que se repita el fracaso ya sufrido en los viajes anteriores del *Iquitos*, *Urubamba* y *Huallaga* y los del *Renaico*, recientemente experimentados por la C.S.A.V".

Para concluir con lo informado por la Comisión Investigadora presidida por el contralmirante Cobián, es pertinente consignar a continuación no solo su apreciación general acerca de la naviera nacional, sino también las seis conclusiones expresadas en la citada sesión del 20 de noviembre de 1922. Aquí su contenido:

> "Con la más absoluta imparcialidad ha cumplido vuestra comisión el encargo que le hicisteis. Si la labor ha sido bastante fatigosa, ella se verá ampliamente recompensada con las providencias provechosas que han de ponerse en práctica para la reorganización de la Compañía, como resultado de nuestra Investigación.

Felizmente, no ha llegado el momento de liquidar la Compañía, muy al contrario. Juzgamos que puede competir eficazmente con las demás empresas navieras, si al frente de su dirección se coloca un personal competente en esta materia. Las grandes utilidades que le reportó la escasez del tonelaje, como consecuencia de la guerra mundial, le ha permitido afrontar las pérdidas sufridas sin menoscabo de su capital inicial y no creemos pecar de exagerados al asegurar que, el valor efectivo de las acciones en el momento actual puede estimarse en más o menos libras peruanas 3 cada una.

Por todo lo expuesto, vuestra Comisión os propone:

1° Que en vista del injustificado saldo favorable en algunas cuentas colocado con el propósito de hacer figurar ganancias en el balance general, cuando en realidad ellas no existían, entraña un procedimiento engañoso que condena al Directorio en general, pues este, por ese concepto, ha recibido su participación en utilidades ficticias; deben ser obligados sus miembros a la devolución inmediata de lo que indebidamente hubiesen recibido.

2° Que siendo imperiosa necesidad el cambio total del personal director de la Compañía, con el fin de darle una organización eficiente que esté en armonía con los intereses de los accionistas y del Estado que son los del país; os dignéis decir al Gobierno que retirando previamente los poderes conferidos a sus personeros puesto que tampoco han correspondido a la confianza que en ellos se depositó autorizando con sus firmas y voto los desaciertos de la actual Administración, convoque a una junta general extraordinaria para la renovación de cargos.

3° Que habiéndose podido constatar que, en todas las irregularidades cometidas, ha tenido participación principal y directa el Gerente de dicha Compañía, quien tiene poder absoluto en el manejo de todas sus operaciones, haciendo casi nula la intervención del Directorio, vuestra comisión cree que los Estatutos deben recibir una modificación sustancial al respecto.

4° Que existiendo personal disponible competente en el Cuerpo General de la Armada y que es de conveniencia nacional aprovechar sus servicios, digáis también al Poder Ejecutivo contemple la necesidad de que nuestros connacionales tengan preferencia para el desempeño del comando y demás puestos superiores en los vapores de la compañía.

5° Que se contemple, igualmente por el Supremo Gobierno, con atención preferencial, los problemas que se relacionan con la incorporación de la "The Conference of Compañía Peruana de Vapores y dique The West Transatlantic Lines", a fin de asegurar cargamentos de retorno para los vapores peruanos que viajan a Europa; así como también el transporte de azúcar para Bolivia (vía Arica) y Chile, cuya exclusiva tiene actualmente la Compañía Sudamericana de Vapores gestiones, que, a ser resueltas favorablemente, significarían para nuestra bandera el control del comercio costanero; y,

6° Que digáis al Gobierno que en uso de la facultad que le confiere el artículo 30 del Contrato de la Société Générale del París de 5 de noviembre de 1887, proceda, en cuanto lo sea posible, a la expropiación del Muelle y Dársena del Callao, con cuyo elemento estaría en aptitud de prestar valiosísima protección a nuestra marina mercante".

La Cámara aprobó las cinco primeras conclusiones presentadas por la Comisión Investigadora; la sexta (con anuencia de los integrantes de la Comisión) fue retirada del documento. Durante el debate algunos representantes (entre ellos José Antonio Encinas, diputado por Puno) solicitaron sanción inmediata y definitiva a través de los Tribunales de Justicia para el gerente y los miembros del Directorio de la cuestionada empresa Dijo: "¡Comencemos, señores representantes, una verdadera labor de saneamiento; y el verdadero saneamiento es este, el saneamiento moral ¡No olvidemos que vivimos en uno de los pueblos donde se delinque a diario, sin que haya para nadie sanción de ninguna naturaleza! (Aplausos). ¡Hay que erguirse de una vez, hay que dejar a un lado todos los intereses de carácter personal, todo lo que pueda significar amistad y relaciones personales, para velar únicamente por los intereses del país! (Aplausos). ¡El Perú se encuentra en situación de verdadera quiebra moral, y esa quiebra es consecuencia directa de la falta de sanción! ¡A diario sabemos, pública y privadamente, todos los peculados que se hacen con los dineros del Estado, y nadie tiene valor moral suficiente para señalar con el dedo a los autores! (Aplausos). ¡Pues bien señores, ha llegado la hora! ¡Ese alto honor de señalar con el dedo a los delincuentes le corresponde por entero a la Comisión Parlamentaria que ha estudiado a conciencia, este asunto de la Compañía Peruana de Vapores!" (Aplausos)[52].

¿Qué otros sucesos ocurrieron en 1922 alrededor de la marcha de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao? A continuación, mencionamos algunos de los más relevantes. Respecto al año anterior, puede decirse en términos generales que el movimiento marítimo se acrecentó ligeramente a nivel mundial. La naviera nacional, por ejemplo, logró incrementar su tráfico (cada 10 días) entre Colón e Ilo y puntos intermedios explotando los vapores *Ucayali*, *Mantaro*, *Urubamba* y *Huallaga* "en condiciones bastante satisfactorios" (*Memoria* del Directorio. Segundo Semestre. Lima, 1922). Igualmente, los vapores *Rímac*, *Apurímac*, *Amazonas*, *Eten* y *Perené* fueron despachados a puertos de Europa, Estados Unidos y Canadá, conduciendo cargamentos completos de productos nacionales y debiendo regresar con artículos destinados al consumo del país". En efecto, durante el primer semestre "el vapor *Perené* fue despachado a Liverpool con un cargamento de carbón para las islas Madera continuando su viaje hacia Iquitos donde embarcó un cargamento completo de maderas de la montaña para el Callao. El vapor *Rímac* salió igualmente de Inglaterra con un cargamento completo para Río

Grande Do Soul (Brasil), siguiendo a la Argentina donde tomó un cargamento de trigo para el Perú. El buque *Mairo* zarpó de Portland (Oregón) con un cargamento de madera para Australia y regresó conduciendo carbón para nuestro país". Todo lo anterior fue posible, en gran medida, a que la naviera nacional logró la autorización respectiva de la Conferencia Marítima del Atlántico para recibir en Europa caga de retorno "en las mismas condiciones que los vapores de las compañías que la integraban".

Por otro lado, se hicieron considerables desembolsos en el acondicionamiento de los vapores *Rímac* y *Amazonas* "con el objeto de que condujeran pasajeros a bordo". Esto hizo que aumentara su valor intrínseco. Asimismo, el vapor *Perené* recibió mejoras, dotándosele de telegrafía inalámbrica. Al vapor *Urubamba* (que varó al entrar en Guayaquil en 1916) se le hizo también una reparación completa de sus fondos, reparación que había sido postergada "por no representar peligro para su seguridad". La suma de 10 813 libras peruanas que se cobró oportunamente a la compañía aseguradora por dicho accidente fue abonada a la cuenta de "utilidades" del primer semestre de 1917. Parte del valor de las mejoras indicadas y demás renovaciones y reparaciones a las cuatro naves mencionadas, ascendió a 9 738 libras peruanas; suma que se cargó a la cuenta de "renovación e incremento de la flota".

Al finalizar el año 1922, el directorio estaba conformado por las siguientes personas:

César A. Fish	Presidente
Juan S. Buenaño	Vicepresidente
Francisco Alvariño	Director
Aníbal Fernández Dávila	"
Alberto Focacci	"
Víctor M. Pérez	"
Eduardo Palacio	Gerente

El año 1923 no fue bueno para la naviera nacional. Nuevamente se presentaron enormes dificultades en el tráfico marítimo internacional que repercutieron en la recurrente y despiadada competencia entre las compañías navieras existentes. Como en los años previos, la abundancia de naves ociosas, por un lado, y la carencia de mercaderías por otro, provocaron una fuerte baja en el precio de los fletes. Frente a esta situación, "las compañías de navegación más poderosas o que cuentan con eficaz apoyo de sus respectivos gobiernos, llevan la competencia indicada hasta límites extremos, a fin de eliminar cuanto antes el exceso de naves y copar, luego, el mercado de fletes en condiciones tales que les permitan resarcirse de las pérdidas. Este estado de

cosas crea a nuestra compañía una situación difícil" (*Memoria* del Directorio. Segundo semestre. Lima, 1923). En vista de ello, el Directorio autorizó al gerente, Eduardo Palacio para viajar a Bogotá a fin de lograr que nuestros vapores no solo hicieran escala en la costa atlántica colombiana, sino también recoger mercaderías, principalmente de Cartagena. Este fue el caso del vapor *Urubamba* que, contratado por una poderosa empresa comercial de esa nacionalidad, trasladó un contingente numeroso de reses para el Callao.

El infortunio, igualmente, estuvo presente en este año. En el mes de febrero, el vapor *Perené* al salir del puerto canadiense de ST. John a las cuatro y media de la madrugada, tuvo una fuerte colisión con la nave *Maid of Scotland*, sufriendo serios desperfectos. La compañía aseguradora asumió los gastos. Otros vapores requirieron de reparaciones inaplazables. Por ejemplo, por su mal estado, se cambiaron las tuberías de las calderas de los vapores *Mantaro*, *Urubamba* y *Ucayali* (*Memoria* del Directorio). Primer semestre. Lima 1923).

Por Resolución Suprema de 10 de diciembre de aquel año, el gobierno autorizó a la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao para conservar sus capitanes y primeros maquinistas "aun cuando no reúnan los requisitos de su Reglamento "(Garaycochea, T. 3).

El balance general de la compañía en 1923 arrojó una pérdida de 18 252 libras peruanas, con marcado incremento en los años siguientes:

Al empezar el año 1924 (enero) el vapor *Mantaro* sufrió una varadura al entrar al puerto colombiano de Cartagena. Los gastos correspondientes fueron asumidos por la compañía aseguradora. Por esta época, se concluyó el cambio de las tuberías de las calderas del vapor *Ucayali*. Un hecho resaltante ocurrido en este primer semestre fue la huelga de los empleados y tripulantes de la empresa en procura de aumentos en los sueldos y salarios. El fallo de la Sección de Trabajo del Ministerio de Fomento favoreció a los huelguistas, decretando un aumento del 10% sobre los haberes percibidos. En opinión del Directorio, esa medida representaba un gasto anual superior a las 10 000 libras peruanas. En tal sentido, invocaba al gobierno la dación de una ley que protegiera los intereses de la marina mercante nacional "de los frecuentes y nocivos paros gremiales".

No obstante, la crisis de fletes y demás circunstancias desfavorables que entonces ocurrieron, el directorio señalaba que en el primer semestre se había producido una leve mejoría en la

cuenta de "ganancias y pérdidas"; ello –a su juicio– se debía a las "medidas adoptadas en itinerarios de viajes y economías, sin alterar los servicios de carga y pasajeros".

Los llamados "vapores transatlánticos" continuaron efectuando viajes a Nueva York, Liverpool, Cartagena, Buenos Aires e Iquitos; los otros cumplieron su servicio de cabotaje (cada diez días) a lo largo de nuestra costa y en los puertos de Ecuador (Manta y Bahía). En este último caso, el "procedimiento ha dado resultados satisfactorios con perspectiva segura de mayores productos por el mejor flete que se obtiene".

Por Resolución Suprema de 24 de marzo de 1924, se dispuso que el capitán de navío, Teodosio Cabada Revoredo; Inspector de Capitanías, desempeñara además de ese cargo, el de Director Militar de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao. Ello en vista de la Resolución Suprema del 29 de febrero de aquel año que mandaba dar cumplimiento a la ley N° 2774 sobre militarización de los servicios de transporte. La resolución del 24 de marzo lleva la firma del presidente Leguía y del ministro de Marina, Juan Manuel de la Torre (Garaycochea, T. 4).

Finalmente, hay que agregar que por renuncia de los agentes Graham Rowe y Compañía, se nombró en febrero de dicho año agentes en Liverpool a la Casa Focacci Bros. Asimismo, siguiendo el plan de economías y reorganización trazada por el directorio (segundo semestre) se suprimió la oficina de la empresa en Nueva York, por no ser necesaria en ese momento; en su reemplazo se nombró agentes en ese puerto a The American Coal and Exporting Company y a The Panama Railroad Company. En cambio, se reabrió la agencia en Colón "puerto terminal de nuestros vapores (carga y pasajeros) que urgentemente necesitaba ser atendida por personal propio".

El año 1925, en el contexto nacional, fue terrible en todo el sentido de la palabra por la presencia del evento oceanográfico y atmosférico de El Niño (ver capítulo 1 del volumen 1 del Tomo XIV de la *Historia Marítima del Perú*). Los estragos de las fuertes e interminables lluvias que entonces se produjeran en casi todo el litoral, afectaron diversos sectores de la vida del país: agro, pesca, infraestructura portuaria, vial, viviendas, etc. La actividad marítima, en particular, fue sumamente afectada, por la paralización tanto del servicio de cabotaje como del de exportación por un buen tiempo. La naviera nacional, obviamente, sufrió las consecuencias inevitables. Aquí el testimonio del Directorio (primer semestre): "Debido a los daños inmensos que causaron en toda la República las fuertes lluvias de principios de año, el movimiento de carga

de exportación se paralizó en gran parte, dando esto como consecuencia que nuestros vapores transatlánticos no tuvieran oportunidad de efectuar viajes al extranjero y que permanecieran de parada en el Callao, con el consiguiente gasto para su sostenimiento. Aprovechando de esta disminución de tráfico, se llevaron a cabo las reparaciones que era necesario realizar en las calderas del *Mantaro*, a fin de conservar su clasificación ante los aseguradores".

Probablemente en vista de esta grave e inesperada situación y a la luz del Laudo Arbitral decretado por el presidente de los Estados Unidos señalando la realización de un plebiscito en Tacna y Arica, por Decreto Supremo de 20 de julio de ese año, se ordenó que la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao "pusiera a disposición del Ministerio de Marina las naves que necesita para el desempeño de una comisión extraordinaria de carácter nacional, las que quedarán convertidas en transportes de guerra y estarán comandadas por oficiales de la Armada". Es por esta disposición que en los años 1925 y 1926 la Compañía hizo entrega a dicho Ministerio de los vapores *Ucayali* (julio de 1925 a enero de 1926), *Rímac* (agosto de 1925 a julio de 1926), *Apurímac* (agosto de 1925 a junio de 1926) y *Huallaga* II (febrero a julio de 1926). En todos los casos, el recipiendario fue el Comandante General de la División Naval y bajo estricto inventario de la naviera nacional (Garaycochea, León)[53].

En el primer semestre de 1925, la flota de la naviera nacional la integraban las siguientes naves:

Ucayali	3 hélices
Huallaga II	2 "
Urubamba	2 "
Mantaro	2 "
Rímac	2 "
Apurímac	1 "
Amazonas	1 "
Perené	1 "

Durante el ejercicio de 1926, puede decirse que la vida institucional de nuestra naviera continuó acicateada por la competencia marítima, que ahora se agravó por la presencia de vapores extranjeros en nuestras costas. De igual manera, prosiguió la colaboración de la empresa en favor de la campaña plebiscitaria con las naves *Rímac* y *Apurímac*; naves que fueron devueltas en el segundo semestre por haber concluido las labores de los comisionados gubernamentales en Arica. En este sentido, los servicios prestados merecieron elogios y agradecimientos

de la opinión pública. Se continuaron, asimismo, con las reparaciones de algunos vapores (casco, maquinaria, calderas).

Al año siguiente (4 de febrero de 1927) por una inexplicable negligencia y mala maniobra del comandante, se varó y se perdió en la pedrería al sur del puerto de Ilo el vapor *Huallaga* de la naviera nacional, cuyo casco quedó enclavado en el lugar por muchos años (Flórez Nohesell, 1986). El balance general de este año acusó una pérdida de 62 101 libras peruanas. La situación se complicó por los reiterados paros de los tripulantes y trabajadores portuarios, que obligó a que el gobierno destacase al personal de la Armada para cumplir esas tareas. Así lo anunció el presidente Leguía en su *Mensaje* de 1927: "Las labores de nuestra Marina de Guerra han sido perturbadas con alguna frecuencia por haber tenido que proporcionar, parte de su personal, a las naves mercantes nacionales cuyas dotaciones no siempre han llenado sus deberes con la regularidad debida. Felizmente el Gobierno ha neutralizado los efectos de la perniciosa propaganda que era causa de esas perturbaciones y que llevaba a cabo con desmedro de los intereses comerciales del país, de los elementos sanos y trabajadores de nuestras corporaciones marítimas y del prestigio de la marina mercante nacional". Al año siguiente, reiteró esta preocupación. Dijo: "El desarrollo de nuestra marina mercante preocupa a mi Gobierno; pero la aguda crisis por la que atraviesa, después de la Gran Guerra, ha provocado que el comercio marítimo mundial haya disminuido considerablemente, lo cual ha entorpecido la ejecución de mis propósitos al respecto" (*Mensaje*, 1928, p. 119).

En este contexto general de vicisitudes, angustias, pérdidas, huelgas y malos manejos administrativos, la crisis económica mundial de 1929 fue el puntillazo final del anunciado colapso. En ese mismo año, el Directorio estuvo conformado por las siguientes personas: Carlos A. Oyague, presidente; Germán E. Leith, vicepresidente; Víctor M. Pérez y Cornelio Van Oordt, directores; y Julio C. Mac Lean, gerente interino.

En resumen –de acuerdo a lo anotado por el vicealmirante Castro de Mendoza (1980)– la crisis económica de la primera posguerra mundial, la saturación de naves en el tráfico internacional, la disminución de fletes, el abandono de toda medida de protección en la reserva de cabotaje y del comercio exterior para poder subsistir en una dura competencia, las torrenciales lluvias de 1925 que paralizaron todos los puertos, la necesidad de disponer de buques auxiliares para la

campaña plebiscitaria de Tacna y Arica por varios meses, el incumplimiento del Ejecutivo en el pago de las anualidades previstas en la Ley N° 2741 de mayo de 1918, los efectos de la indicada crisis económica universal de 1929 y la falta de una conducción vigorosa e idónea de los diferentes directorios de la empresa, fueron las causas más visibles del ocaso de una institución que, en su momento inicial, simbolizó una esperanza nacional.

Por estas y otras razones, por la Resolución Suprema dictada el 8 de enero de 1930 el gobierno de Leguía asumió la administración de la flota y el dique flotante por intermedio de la Superintendencia General de Aduanas. Además, motivó esta resolución el pedido hecho por el Directorio de la empresa para transferir al Estado el activo y el pasivo de ella, "en vista de la imposibilidad absoluta de continuar haciendo frente a la grave situación de sus negocios" (Junta General de Accionistas del 21 de junio de 1929). El gobierno dispuso que la entidad entrase en liquidación, sin perder la personería que le reconocían sus estatutos (Leguía: *Mensaje Presidencial* de 1930, p. 70).

Al asumir el mando presidencial en abril de 1933 (por el súbito asesinato del presidente Sánchez Cerro), una de las primeras medidas decretadas por el general Benavides fue declarar la reorganización total de la empresa "a fin de salvaguardar el patrimonio nacional". Todas estas medidas, a la larga, llevaron a convertir al Estado en dueño de casi la totalidad de los bienes sociales. A la renuncia del directorio en dicho año, el gobierno nombró una Comisión encargada de estudiar la situación real de la empresa. El dictamen elevado, sirvió de base para el proyecto de ley que sometió el Ejecutivo al Congreso Constituyente para la reorganización de la cuestionada entidad. El proyecto fue aprobado y promulgado con fecha 15 de marzo de 1935, para lo cual se nombró (cuatro años después) una Junta Liquidadora presidida por el doctor Luis Gallo Porras. A su vez, la Junta General Extraordinaria de Accionistas (en sesión de 15 de noviembre de 1939) acordó transferir el activo y el pasivo de la Compañía al Estado y la Junta Liquidadora dispuso se practicará la liquidación definitiva de la entidad. Un lustro después (por Decreto Supremo de 18 de julio de 1944), el gobierno constituyó una Corporación del Estado con el nombre de "Compañía Peruana de Vapores". Así concluyó y así se inició una nueva etapa en la zigzagueante vida de la marina mercante nacional.

B. LA PREEMINENCIA DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS EXTRANJERAS EN EL TRÁFICO NACIONAL

Como acaba de verse, la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao prácticamente colapsó al iniciarse la década de 1920. Por lo tanto, durante el Oncenio el movimiento marítimo descansó primordialmente en naves de bandera extranjera; el término de la Primera Guerra Mundial y, sobre todo, la apertura del Canal de Panamá al tráfico internacional no solo acentuó esta preponderancia, sino que también impulsó considerablemente el incremento del movimiento o tráfico marítimo en nuestra extensa costa, con los beneficios para la economía nacional en su conjunto y del puerto del Callao en particular[54].

De esta manera, además de las antiguas compañías navieras conocidas tradicionalmente, varias empresas que operaban en otras partes del mundo lograron extender su servicio hasta nuestro litoral. Pero lo interesante fue que esa expansión no solo se redujo a la carga, sino también al traslado de pasajeros. De ello, obviamente, resultó una visible y saludable competencia para la movilización de las personas ya sea a los Estados Unidos o a Europa y Asia. Estas naves, con su gran tonelaje y con su rápido andar, ofrecían mayor seguridad y comodidad para los viajeros que en las épocas pasadas. Hay que recalcar también el afán del régimen leguiísta de propiciar e impulsar este tráfico a través de una política sanitaria escrupulosa. En su *Mensaje* de 1927, el mandatario lambayecano manifestó al respecto: "Es propósito de mi gobierno otorgar al tráfico y al comercio marítimo todas las facilidades compatibles con la defensa sanitaria del país.

En tal virtud, se ha concedido da las naves que vengan de los puertos de Estados Unidos, situados en las costas del Pacífico, la franquicia de que no sean fumigados a su arribo al Perú, siempre que traigan patente limpia y no sean portadores de cereales. Pero ¿cuáles fueron estas compañías navieras que concentraban el traslado de carga y pasajeros? ¿qué países y rutas transitaban? ¿qué productos de envío y retorno conducían? Las empresas navieras que a continuación se detallan juzgamos que fueron las más importantes y las de mayor presencia (en términos de frecuencia de viajes y de volumen de carga y pasajeros) en el país durante la administración leguiísta[55].

- *The Pacific Steam Navigation Company (P.S.N.C.)*
  Según se refiere, esta compañía de origen inglés fue, antes,

durante e inmediatamente después del Oncenio, la más grande poderosa e importante de todas aquellas que operaron en el Perú. Sus antecedentes se remontan hacia los primeros decenios de la centuria decimonónica y estuvieron vinculados a un personaje de singular valía por su proyección e intrepidez. En efecto, en las primeras décadas del indicado siglo el mundo asistió a una de las más grandes revoluciones en el campo de la construcción naval; el paso de la vela al vapor y de la madera al hierro; ocasionando con ello un sinnúmero de ventajas con significativas y múltiples proyecciones para la Humanidad. En el caso específico del Perú, el establecimiento de la navegación a vapor está ligado a un hombre singular, medio mezcla de naviero y de vaticinador de las comunicaciones veloces en el mar. Su nombre: Guillermo Wheelwright. Efectivamente, este notable proyectista, natural de Newburyport (Massachusetts), imaginó un bello sueño (hecho más tarde hermosa realidad) de unir a los puertos de nuestra costa utilizando tan revolucionaria modalidad[56].

Conocedor Wheelwright de que los más importantes comerciantes en el país eran los británicos, comenzó por incentivarlos y hacerlos partícipes de su original proyecto. Con ese motivo, efectuáronse asambleas y se formaron comités especiales desde 1835, siendo uno de sus más entusiastas seguidores el Cónsul General de Gran Bretaña en el Perú, don Belford Hinton Wilson. Paralelamente, el tenaz empresario buscó el apoyo oficial del gobierno peruano. El 18 de junio de 1836 circuló entre los comerciantes británicos y otros residentes en nuestro medio, una invitación con el objeto de constituir una comisión que asegurase el proyecto. Al poco tiempo, 12 de agosto, una asamblea realizada en el Consulado General de Su Majestad Británica, presidida por el mencionado Cónsul, reconoció unánimemente la trascendencia del proyecto nombrándose una comisión encargada de realizar una especia de estudio de factibilidad para su ejecución.

La comisión encabezada por el Cónsul Wilson e integrada por los comerciantes Guillermo Dauff, Samuel Lang, Carlos L. Pflucker y Juan Thomas, después de un examen minucioso recomendó entusiasmada el proyecto de la "Compañía de Navegación de Vapor el Pacífico" propuesto por Wheelwright. El documento está fechado en Lima el 5 de setiembre del indicado año 1836. Dos días después, la asamblea reunida en el mismo local aprobó el informe y ordenó su publicación en edición bilingüe (español e inglés).

Los cuadros incluidos en el informe, además de minuciosos en el cálculo de gastos y distancias, confirmaban la expectativa de los firmantes. Aquí un resumen:

Distancias	A Vela			A Vapor yt		
	Días	Horas	Precio	Días	Horas	Precio
Del Callao a Valparaíso	22		102 pesos	7	12	68 pesos
Del Callao a Iquique	18		85 "	3	12	34 "
Del Callao a Arica	18		85 "	3		34 "
Del Callao a Islay	18		85 "	2		34 "
Del Callao a Huanchaco	4		34 "	1	3	17 "
Del Callao a Paita	6		34 "	2	5	17 "
Del Callao a Guayaquil	8		51 "	3	2	25 "
De Valparaíso al Callao	11		68 "	6	6	42 "
De Iquique al Callao	7		51 "	3		34 "
De Arica al Callao	6		51 "	2	12	34 "
De Islay al Callao	4	12	22 "	1	18	17 "
De Huanchaco al Callao	7		42 "	1	12	25 "
De Paita al Callao	15		85 "	2	7	42 "
De Guayaquil al Callao	21		102 "	3	4	85 "

Premunido de tan auspiciosos informes y de la seguridad que le daban los privilegios otorgados por los gobiernos del Perú, Bolivia y Chile, Wheelwright viajó a Norteamérica, su país natal, con el propósito de conseguir los capitales necesarios para la empresa. No tuvo suerte. Sin desilusionarse, se dirigió a Inglaterra; aquí obtuvo el apoyo decisivo de Lord Thomas Cochrane y de Peter Campbell Scarlett, diplomático y viajero inglés en Sudamérica. Después de muchas vicisitudes, el 6 de setiembre de 1838 logró fundar en Liverpool la "Pacific Steam Navigation Company" (P.S.N.C.), con un capital inicial nominal de 250 000 libras esterlinas; la flamante empresa no encontró acogida inmediata. Sólo la constancia, la paciencia y el tino del norteamericano, hicieron posible más tarde alcanzar el éxito.

Al año siguiente, 10 de octubre, Wheelwright obtuvo del Directorio de la Compañía la autorización para firmar un contrato con los armadores de Londres, "Curling, Young & Co.", para la construcción de dos cascos de madera de 700 toneladas cada uno, a un costo de Libras Esterlinas 17,5,0 la tonelada, estipulándose que ambos deberían ser clasificados A-1 por Lloyd's por un periodo de 12 años y que serían lanzados a los doce meses de firmarse el contrato. El 17 de febrero de 1840, la P.S.N.C. recibió del gobierno de S.M. Británica un privilegio real.

Los dos cascos fueron botados al agua el 18 y 21 de abril de 1840, bautizados con los nombres de *Perú* y *Chile*, respectivamente. Naves gemelas, de madera y forrados en cobre, tenían aparejos de bergantín; sus máquinas, tres en total y construidas por los afamados Miller y Rasenhill tenían 700 toneladas y presentaban una fuerza global de 150 caballos. Sus dimensiones eran: 198 pies de eslora por 50 de manga. Sin duda alguna, las proporciones de ambas naves eran considerables para su época[57].
El contrato que celebraron el Presidente del Perú don Agustín Gamarra y su ministro don Ramón Castilla con los agentes de Wheelwright el 14 de agosto de 1840, dio a la compañía inglesa un privilegio exclusivo por diez años en las costas y puertos del país, con las mismas excepciones y derechos que eran otorgados a las embarcaciones mercantes nacionales. El gobierno ordenó también que el Tribunal del Consulado se suscribiera en veinte acciones a la P.S.N.C.

Alistados los buques, el 27 de junio del mismo año el *Chile* zarpó de Falmouth con destino a Sudamérica, siguiéndole el *Perú* el 4 del mes siguiente. Ambas naves, después de hacer escala en Río de Janeiro y Port Famine, en la región de los canales, llegaron a Valparaíso el 15 de octubre de 1840. Exactamente diez días más tarde, el *Perú* salió de este puerto con dirección al Callao; el martes 3 de noviembre, después de ocho días de navegación, se puso delante de Chorrillos, causando "entusiasmo loco en la aristocrática villa". A las 3 de la tarde, al mando del Capitán George Peacock y con 41 hombres de tripulación, entró al Callao, en donde el entusiasmo fue de lo más bullicioso y espontáneo. Hubo salvas, cohetes, música, repique de campanas, embanderamiento de casas y todo género de manifestaciones de regocijo. El Presidente de la Nación, don Agustín Gamarra, visitó la nave acompañado de su Gabinete, miembros del Cuerpo Diplomático, Comandantes de las Estaciones extranjeras, cónsules, autoridades políticas y judiciales y altas personalidades de la administración pública. Después de dar un breve recorrido hasta el cabezo de la isla de San Lorenzo y de los brindis de rigor, se sirvió a bordo un opíparo almuerzo que duró hasta las cuatro y media de la tarde, hora en que se brindó por la Reina Victoria de Inglaterra. El domingo 8, el pueblo limeño se volcó al puerto para conocer y visitar la nave; a las "nueve de la mañana no se encontraba un solo asiento en el tren que poder comprar". En el breve lapso de seis horas, el *Perú* fue visitado aproximadamente por 1 200 personas.

Durante los doce días de su permanencia en el puerto chalaco, publicáronse avisos dando facilidades para visitar el buque. A este aspecto promocional el público respondió entusiasmado. El periodista del diario *El Comercio* que visitó la nave decía: "El buque, impulsado por dos ruedas de paleta, cada una con su propia máquina, está provisto de botes salvavidas de último modelo y de novedosos aparatos contra incendios. Posee un salón de 65 pies de largo y cerca de 28 de ancho, adornado con la misma sencillez y elegancia que los camarotes que tiene a los costados. Todo está bien calculado para la comodidad, para el verdadero confort inglés… ¿Quién no viajará no ya sólo por necesidad sino por diversión y placer?".

El primer viaje de salida del *Perú* con rumbo al sur fue el domingo 15 de noviembre a las 5 en punto de la tarde, en medio de hurras y vivas repetidas por más de 4 000 espectadores que, desde el muelle y la playa, contestaban a las señales de despedida de los 90 pasajeros de su bordo. Jamás –dice el mencionado periodista– nuestro puerto ha tenido una concurrencia parecida. A partir de ese instante, el buque ofrecería un servicio de paquebote para los puertos intermedios, deteniéndose sólo dos horas para desembarcar valija de correspondencia y pasajeros, y recibir carga para los puertos finales de Valparaíso y el Callao.

Poco a poco se fue convirtiendo el vapor en un elemento habitual de la vida costeña, después de que trasladarse de un lugar a otro en un barco a vela había sido complicado problema social y psicológico. El trayecto entre el Callao y Valparaíso, que antes podía durar hasta 20 o 30 días, quedó reducido a 8 días; asimismo, la travesía de Londres al Callao que antes demoraba 110 días se redujo a 40 días. Todo esto, gracias a la iniciativa y tesón de don Guillermo Wheelwright, quien trajo no sólo una revolución industrial, sino una revolución geográfico-económica porque su labor implicó una creciente aproximación de América del Sur con Europa y Estados Unidos. Su proyecto simbolizó, pues, una primera victoria sobre la distancia[58].

Como se puede apreciar, pues, Wehelwright tuvo que afrontar y luchar contra las innumerables dificultades que le opusieron los que consideraban una utopía el que una compañía de vapores, que radicase en Inglaterra, pudiese sostener un servicio de navegación en el otro extremo del mundo. Pero la férrea voluntad y la clara visión de dicho personaje, que unía a estas cualidades la de ser un experto y habilísimo hombre de negocios, triunfaron sobre las concepciones pesimistas de algunos de sus contemporáneos. Ahora bien, en sus inicios, los dos barcos mencionados (*Perú* y

Chile) hacían la carrera de Panamá, Callao y Valparaíso y puertos intermedios, logrando conexión en Panamá con las líneas de vapores de Estados Unidos y Europa. El gran éxito obtenido por la Pacific Steam Navigation Company, con los dos citados vapores que no podían atender a todos los que solicitaban camarotes, o espacio en las bodegas para carga, hizo que se intensificase el servicio, adquiriendo la Compañía nuevos vapores. Por la indicada subvención concedida por el gobierno de S.M. Británica y por nuevo privilegio del año de 1849, se aumentaron diversos servicios adicionales, inclusive, doble número de salida de barcos desde Colón. La Compañía tuvo entonces que aumentar también su flota y el número de salidas en los puertos del Pacífico con conexión obligada en Colón para los viajes a Europa. En 1865 y por nuevos privilegios del gobierno británico, se estableció la nueva línea de la Costa Occidental de la América del Sur al Río de la Plata, incluyendo las islas Malvinas y algunos puertos más del oriente sudamericano. En 1867 la Pacific Steam Navigation Company estableció la línea transatlántica de vapores correos entre Liverpool y Valparaíso (vía Magallanes), para lo que hubo de aumentar su capital. Y en 1870, dicha línea fue extendida hasta el Callao. Cuatro años más tarde la compañía Inglesa de Vapores contaba con 54 vapores, todos en servicio, y que representaban 120 000 toneladas.

Durante nuestro periodo, la Pacific Steam Navigation Company, tuvo en servicio 28 vapores y buques de motores a petróleo, además de remolcadores, lanchas, etc., que hicieron subir su tonelaje bruto hasta 175 000 unidades. Son dignos de mencionarse los lujosísimos vapores correos *Orcoma* 14 072 toneladas, *Oroya* 12 257 toneladas, *Oropesa* 11 577 toneladas, *Ortega* 8 075 toneladas, *Oriana* 8 117 toneladas, *Orita* 9 298 toneladas, *Ebro* 8 480 toneladas; y *Essequibo* 8 480 toneladas: vapores estos, dotados de todas las comodidades y confort más exigentes. Estas cualidades unidas a su gran estabilidad y seguridad, los hacian los preferidos de los viajeros de la América del Sur.

El puerto de matrícula de la Pacific Steam Navigation Company era Liverpool y sus servicios principales eran los siguientes: 1° Liverpool, Francia, España, Cuba, Canal de Panamá y puertos de la costa occidental de la América del Sur, (por lo que respecta al Perú, además de las escalas fijas en el Callao y Mollendo, recibían carga de todos los puertos peruanos); 2° Liverpool, Francia, España, Portugal, Brasil, Río de la Plata, Puerto Stanley (islas Malvinas), estrecho de Magallanes, Chile, Perú, Canal de Panamá, Cuba, regresando a Inglaterra vía España y Francia; 3° Nueva York, Cuba, Canal de Panamá, Perú y Chile y vice-versa. También había un

servicio local, sostenido por tres vapores de pasajeros y carga de esta Compañía, entre Cristóbal y puertos de la América Central. Además de estas líneas, la Pacific Steam Navigation Company tenía un servicio permanente de carga entre Glasgow, Liverpool, Londres, El Havre, Amberes, Rotterdam y Hamburgo y puertos del Perú y Chile (Costa Occidental de la América del Sur), y también una línea de vapores de carga entre Nueva York y puertos peruanos y chilenos (vía Canal de Panamá).

Durante el Oncenio, la P.S.N.C. se unió a la empresa conocida mundialmente con el nombre de "Mala Real Inglesa", logrando un total de 84 vapores de pasajeros y carga con un total de 638 503 toneladas.

- *La Compañía Sudamericana de Vapores (C.S.V.)*

Por mucho tiempo, esta empresa fue considerada como la segunda más importante de las que operaban en nuestras costas, después de la P.S.N.C.

> "Su fundación –señala el historiador chileno Claudio Véliz (1961)– fue el resultado del proceso de consolidación que se desarrolló dentro de la industria naviera chilena. Primero, se formó la Compañía Nacional de Vapores en 1864; cuatro años más tarde, esta firma pionera absorbió a la Sociedad del Vapor Paquete del Maule, que había sido establecida como sociedad comanditaria en 1865. En 1870 se fundó la Compañía Chilena de Vapores que, a su vez, en 1872, cambio de nombre y reformó sus estatutos transformándose en la Compañía Sudamericana de Vapores e incorporando en el proceso a la Compañía Nacional de Vapores con todos sus barcos y haberes. La incorporación de las compañías Nacional de Vapores y Chilena de Vapores en la Sudamericana se hizo en forma casi automática, ya que dieciocho accionistas principales de la una controlaban también más del 50% de las acciones de la otra y, desde luego, más de la mitad de las acciones de la flamante compañía. Entre estos accionistas, la familia Lyon ocupaba un lugar principal, pues del total de 578 acciones, controlaba directamente 109. Otros accionistas de importancia en la nueva firma eran el armador y comerciante británico Alfred Muir, los banqueros Escobar, Ossa and Company, los armadores Aguiar Hermanos, J. Grisar Schuchard and Company, Enrique Willshaw y Aniceto Vergara Albano. De esta manera, en menos de diez años, la Compañía Sudamericana quedó como la única empresa naviera de importancia dentro de Chile[59]. Posteriormente, la C.S.V. contribuyó a intensificar el tráfico marítimo y el intercambio comercial de las naciones de este lado del Pacífico".

El primer Consejo Directivo de la compañía lo formaron los señores: Maximiliano Errázuriz, presidente; Vicente G. de la Fuente, vicepresidente; Santiago Lyon, Gustavo Homann, Jorge Ross, Joaquín Dorado, directores; Santiago Vergara y Blas Segundo Cuevas, inspectores; Alfredo Lyon gerente y Horacio Lyon, subgerente.

En los primeros años esta compañía se dedicó a hacer el servicio de cabotaje entre los puertos de chile, cuando no había ferrocarril

entre Santiago y Puerto Montt, porque el movimiento comercial entre esos puertos permitía a la compañía sufragar sus gastos. Posteriormente extendió su radio de acción al puerto del Callao y demás puertos azucareros de la costa peruana, llegando después a establecer servicio con Panamá.

Hasta fines de 1898, la compañía mantuvo diversas líneas a Panamá y puertos del norte del Perú, y un año después se ampliaron estos servicios a San Francisco de California y, puertos centroamericanos y mexicanos, pero diversas causas obligaron a restringir este recorrido, limitándose a hacer viajes a Panamá y una vez abierto el canal, llegaron los vapores a Cristóbal.

Con el vapor *Renaico* se inició el servicio directo a Nueva York.

A partir de la década de 1920 compañía estableció sus servicios cada semana entre Talcahuano, Callao y Guayaquil; y quincenales entre Valparaíso, Callao y Nueva York, y estos servicios regían con uniformidad tanto para los pasajeros como para la carga.

Los primeros servicios se hallaban a cargo de los vapores *Huasco, Aysen, Palena, Mapocho, Imperial* y *Maipo*; y los segundos se hacían con los vapores *Aconcagua* y *Teno* de 12 000 toneladas. Estos barcos tenían todas las comodidades inherentes para viajes largos.

La compañía tenía agencias en todos los puertos de la América del Sur y en varios lugares de Estados Unidos y Europa. La oficina del Callao se hallaba a cargo del señor Nils J. Backlund, y la oficina central se encontraba establecida en Valparaíso.

Hacia 1928 el Consejo Directivo estaba formado en la siguiente forma: Presidente, señor Carlos García Ledesma; vicepresidente, señor Edmundo Eastman; directores, señores: Carlos D. Finlay, Onofre Carvallo, Nicanor Sooret, Ismael Edwards Matte, Guillermo L. Brown, Augustín Edwards M. C.; gerente, señor Edmundo S. Compton[60].

Con fecha 28 de junio de 1930 (dos meses antes de la caída del régimen), el gobierno aprobó el contrato de prórroga con dicha compañía referente a los beneficios y derechos de cabotaje. Aquí el texto:

> "Lima, 28 de Junio de 1930
> Vista la solicitud letra G.Nº. 82 de la compañía Sudamericana de Vapores; En uso de la autorización legislativa contenida en el Art. 12 de la Ley Nº 6207; y por convenir al interés fiscal:
> SE RESUELVE:
> Apruébase el contrato concertado entre el Director General de Hacienda, doctor Francisco Quirós Vega, en nombre y representación del Gobierno y la Compañía Sudamericana de Vapores, representada por su Agente General en el Perú, don Nils J. Backlund, constante de cuatro cláusulas

y por el cual se prorroga hasta el 31 de diciembre de 1932 el celebrado con la mencionada Compañía el 28 de Octubre de 1929, por el que se hace extensivo a las naves de su propiedad los beneficios y derechos de cabotaje de que gozan los buques nacionales.
Elévese a escritura pública ese convenio y autorizase al Director General de Hacienda para que la suscriba en representación del Gobierno.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República

MASÍAS".

El Texto del contrato en cuestión es el siguiente:

"CONTRATO

Entre el Gobierno del Perú, representado en este acto, por el director General de Hacienda, Dr. Francisco Quirós Vega y la compañía Sudamericana de Vapores, representada por su agente general en el Perú don Nils J. Backlund, debidamente autorizado, se ha convenido el siguiente contrato de prórroga del celebrado por escritura pública el 28 de octubre de 1929, en los siguientes términos:
PRIMERO.– El Gobierno del Perú en uso de la autorización legislativa contenida en el Art. Doce de la Ley N° 6207 conviene en prorrogar en los mismos términos y hasta el 31 de diciembre del año mil novecientos treintaidós, el contrato vigente que tiene celebrado con la Compañía Sudamericana de Vapores, en 28 de octubre de 1929, para permitir a sus naves en concurrencia con los buques nacionales, el comercio de cabotaje en los puertos de la República, con la sola modificación de que a partir del primero de enero de mil novecientos treintaiuno se reducirá, si continúa la actual crisis económica y solo por el tiempo que esta dure, a ciento veinte mil soles oro (S/. 120 000,00) el canon de quince mil libras peruanas anuales que la Compañía está obligada a abonar al Gobierno a cambio de la concesión.
SEGUNDO.– Las franquicias concedidas en la cláusula primera del contrato de 28 de octubre de 1929 a las naves de propiedad de la Compañía Sudamericana de Vapores, son las que se detallan en la Resolución Suprema de 8 de marzo de 1930 que se insertará en la escritura respectiva.
TERCERA.– La Compañía Sudmericana de Vapores, representada por don Nils J. Backlund, acepta en todas sus partes las anteriores estipulaciones.
CUARTO.– El presente contrato estará libre de todo impuesto y se elevará a escritura pública y tendrá cumplimiento, una vez que tenga la aprobación del Gobierno.
Lima, veintiocho de junio de mil novecientos treinta.

FRANCISCO QUIRÓS VEGA
NILS J. BACKLUND".

Por Resolución Suprema de 8 de marzo de 1933 se aprobó un nuevo contrato hasta abril de 1934 (Garaycochea, T. 8).

- *La Compañía General Italiana de Navegación (Navigazione Generale Italiani)*

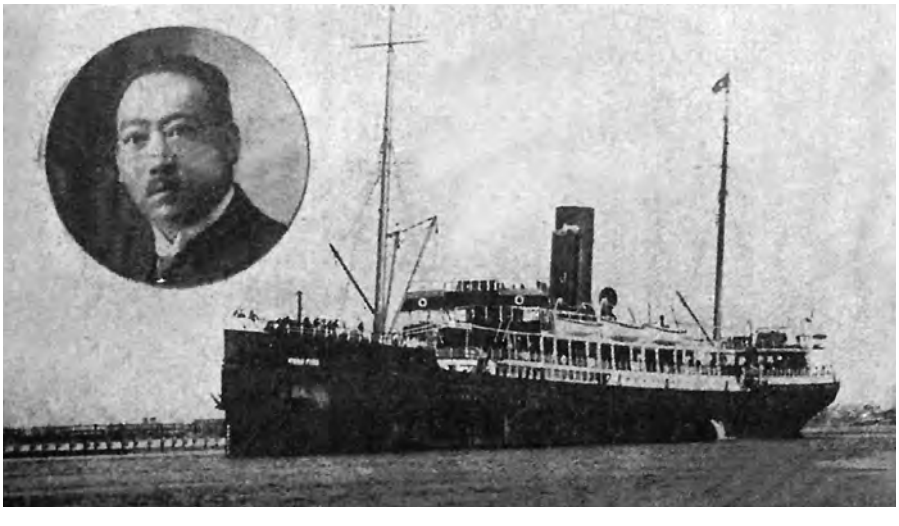
La Compañía General Italiana de Navegación, representó una de las organizaciones más completas y perfectas en el ramo, de allí



(*Revista de Marina*.
Lima, noviembre-diciembre 1928).



(*Mundial*. *Revista Semanal Ilustrada*.
Lima, 1 enero 1924).



El *Hwab Ping*, primer barco de la Compañía China de navegación.
En el círculo señor Chan Kan, vicepresidente del Directorio, encargado de la Gerencia.
(*Variedades*. Lima, 24 setiembre 1921).



(*Ariel Revista Mensual Ilustrada, Nº 1-2*. Mayo-junio 1927).



(*El Callao, Suplemento Conmemorativo de su Centenario*.
Callao, 2 de noviembre 1933).



Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao

Servicio Rápido entre Colón, Panamá, Callao, Mollendo e Ilo.

Salidas semanales del Callao para Cristóbal (Colón), vía Canal de Panamá, con escala en Salaverry, Pataznarca, Eten y Paita.

Los vapores salen de Cristóbal (Colón), de regreso al Callao, semanalmente, con escala en Guayaquil, Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo y Salaverry.

Salidas quincenales para Mollendo e Ilo, de conformidad con los anuncios que expide oportunamente la Compañía.

Nuestros vapores están en cotización en el Lloyd con las líneas para Europa y Estados Unidos.

Todos nuestros vapores están dotados de telegrafía inalámbrica sistema "MARCONI".

Magníficas comodidades para pasajeros de nuestros vapores-correos construídos especialmente para servir en esta costa.

FLOTA DE LA COMPAÑIA

Vapor-correo "UCAYALI",	5,000 toneladas de desplazamiento, 3 hélices, 18 nudos (Máquinas de Turbina)
Vapor-correo "HUALLAGA",	6,000 toneladas de desplazamiento, 2 hélices, 16 nudos,
Vapor-correo "MANTARO",	6,000 toneladas de desplazamiento, 2 hélices, 14 nudos.
Vapor-correo "URUBAMBA",	6,000 toneladas de desplazamiento, 2 hélices, 14 nudos.
Vapor de carga "IQUITOS",	6,000 toneladas de desplazamiento, 1 hélice, 12 nudos,
Id. carga y pasajeros "PAITA",	8,000 toneladas de desplazamiento, 12 nudos.
Dique "ELISABETH",	4,000 toneladas de desplazamiento, casco de acero.
Dique Flotante en el Callao, con capacidad para levantar un buque de 7,000 toneladas en 2 horas.	

OFICINAS DE LA COMPAÑIA

En Lima: Calle de Bodegones 340-346, en el Callao: Plaza Independencia

Agentes en todos los puertos de la costa.

JORGE CHAMOT

Sub-Gerente y Gerente Accidental.

(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 28 julio 1920).



Compañía Sudamericana de Vapores

Servicio Directo Valparaíso-New York

Valparaíso-New York en 18 días — New York-Valparaíso en 17 días
Callao-New York en 11 días — New York-Callao en 11 días

Atendido por los nuevos y hermosos transatlánticos
"ACONCAGUA" y "TENO"

Viajes mensuales entre Valparaíso, New York y viceversa

Puertos de escala:

(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 20 setiembre 1929).



Vapor *Ucayali*
(Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

también el que se le consideró en Italia como una entidad de singulares relieves. La compañía resultó de la fusión de la antigua Sociedad Florio & Rubattino, nacida en el año de 1881, a la anexión durante y después de la Guerra Europea de la Compañía Lloyd Italiano, Sociedad Commercial Italiani di Navigazione, de la Transoceánica y La Veloce, de la cual adquirió todo su material. Su fundación ocurrió el 4 de setiembre del indicado año, siendo sus fundadores Rafael Rubattino y Vicente Florio, genovés y siciliano, respectivamente.

Prueba irrefutable de la importancia de la compañía que reseñamos, es el hecho que dispuso de 218 546,54 toneladas, representadas por vapores para el servicio de pasajeros y 130 879 toneladas por los vapores para carga. El desarrollo de la Compañía corrió parejo con su importancia y en el deseo de contar en su seno con vapores que fueran la última palabra en arquitectura naval, la actualidad ha ordenó la construcción de un gran transatlántico de lujo impulsado por cuádruple hélice, empleando combustible líquido. Con esta modernísima adquisición la Navigazione Generale Italiani dio evidentes muestras del elevado concepto que tiene del confort que debe gozar el viajero, fomentando de esta manera la preferencia en sus líneas.

La solidez financiera de la Navigazione Generale Italiani se puso de manifiesto también en los suntuosos edificios que exprofesamente construyó para local de sus oficinas en la ciudad de Génova, y otro en la ciudad de Nápoles, aparte de soberbias mansiones arrendadas como el Palacio Filippini e Tommasini en la Ciudad Eterna; lujosas oficinas en Turín, Milán, Florencia, Bologna, Como, Chiavari, Livorno, Messina, Rapallo, S. Margherita Liguria, Palermo, Udine, Venecia, etc.

La Navigazione Generale Italiani por medio de sus agencias estuvo en condiciones de ofrecer a los turistas del mundo entero todo género de informaciones y datos que tendían a facilitarles una grata estadía en el Reino, ya sea turística o comercial, en razón de estar en estrecha relación con la importante organización "Ente Nazionale Industrie Turistiche", para lo cual contó con amplio material de tablas y cartas para las comunicaciones marítimas y ferroviarias, guías de las distintas ciudades, anuarios, etc.

El servicio de los vapores de la Navigazione Generale Italiani buscó incrementar el movimiento comercial y postal entre los puertos de Génova, Marsella, Barcelona, Cádiz y con los principales de Centro y Sur América. El itinerario a la costa occidental de Sudamérica, así como el de salida de los vapores a Génova, comprende los puertos de Guayaquil, Colón, Cartegena,

Colombia, Curazao, La Guayra, Tenerife, Barcelona, Marsella. En la ruta al Sur: Callao, Mollendo, Ilo, Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaíso. Los vapores que realizaban este servicio y por consiguiente con los puertos peruanos eran: *Venezuela*, *Napoli*, *Indiana* y *Bologna* (de pasajeros) *Posillipo*, *Strombolli*, *Mincio*, *Vulcano* y *Vittorio Veneto* (de carga)[61].

Fue en 1919, el 24 de noviembre, que llegó al puerto del Callao el primer vapor de esta compañía, con el nombre de *Bologna*, quedando establecido así el servicio continuado de pasajeros y carga entre nuestro primer puerto y Génova, intensificando el intercambio comercial entre Italia y el Perú.

Posteriormente señalaba *El Comercio* en 1929 hay un vapor mensual entre estos principales puertos con escalas en Marsella, Barcelona, Tenerife, La Guayra, Curazao, Cartagena, Colón, Guayaquil, hacia el norte; y hacia el sur: Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso.

Dos motonaves construidas de acuerdo con los más nuevos adelantos hacían el servicio con el Callao y eran: El *Orazio* y el *Virgilio* de 16 700 toneladas y de reciente construcción con capacidad para 200 pasajeros de cámara y 500 en tercera. Estos vapores alternaban en sus viajes con los vapores *Venezuela*, *Napoli* y *Bologna* de menor tonelaje. El aumento del movimiento entre la América del Sur e Italia obligó a la compañía a poner en este servicio esas dos buenas y poderosas naves, en las que se ofrecía un servicio de primer orden.

Esta compañía en sus viajes a Europa partiendo del Callao cobra la suma de 330 dólares, sea a los puertos de Barcelona, Marsella o Génova, más los derechos de tres dólares, oro americano, que cobraba el gobierno italiano por pasajero.

El servicio entre los puertos peruanos se sujetaba a la tarifa acordada por las compañías de vapores que hacían el tráfico en el litoral.

Además, tenía en la *Navigazione Generale Italiani* tiene en actual servicio una línea a Norte América a cargo de los vapores *Colombo*, *Duilio* y *Roma* de los que el menor era de 21 mil toneladas. Estos vapores viajan entre Génova y Nueva York.

Por el Atlántico había otra línea servida por los vapores *Giulio Cesare*, *América*, *Taormina*, *Duca D'Aosta*, *Duca degli Abruzzi*, *De Vittorio* y *Europa*.

De esta manera, la compañía tenía un buen tonelaje en servicio y fue aumentado posteriormente con la construcción del *Augustus* de 33 mil toneladas impulsado por motores de combustión interna tipo Diesel, y que era uno de los más grandes del mundo.

Con fecha 16 de mayo de 1923, el gobierno peruano concedió franquicias a la mencionada Compañía en los términos siguientes:

1° La Compañía General Italiana de Navegación gozará de las mismas franquicias de que disfrutan en la fecha las demás empresas navieras, con respecto al recibo y despacho de sus naves, fumigación relaja en los derechos de faros, de timbres y demás exenciones;

2° Recíprocamente, la indicada compañía queda obligada: a) a cumplir estrictamente su itinerario mensual de vapores rápidos entre Italia y el Perú, haciendo escala en todos los puertos en que sea necesario; b) a conducir gratuitamente la correspondencia que despachen las oficinas de correo, y a realizar la rebaja del 25% en los pasajes de los empleados públicos y en los fletes de carga del Estado (Garaycochea, T. 8).

- *Grace Line*

Durante el último cuarto del siglo XIX, el comercio entre los Estados Unidos y la costa occidental de Sud América era un tanto difícil. La única línea de vapores que hacía el servicio entre Nueva York y Colón era la Pacific Mail Steamship Co. Las mercaderías eran transportadas de Colón a Panamá en ferrocarril y después embarcadas en los vapores que hacían el servicio entre los puertos de la costa sur americana. Las mercaderías que podían ser sometidas a un periodo de navegación más o menos largo y que su llegada al destinatario no era de absoluta urgencia, se embarcaba en buques de vela vía Cabo de Hornos para los puertos de Chile, Perú y Ecuador.

La Casa Grace en un principio se dedicó únicamente a fletar vapores completos y fue en el año 1892 cuando se decidió a construir cuatro vapores en Inglaterra, por entonces el único mercado cuyas cotizaciones para buques de acero eran favorables. Estos cuatro vapores fueron la base inicial de las líneas de vapores Grace representadas por 26 vapores con un tonelaje de 192 000 toneladas sin incluir los numerosos remolcadores.

Esta línea comenzó con la salida del vapor *Coya* de Nueva York en diciembre de 1892. Los primeros cuatro vapores fueron llamados: *Coya, Cápac, Cóndor* y *Cacique* y poco después fueron lanzados otros buques a vapor de 6 000 a 8 500 toneladas de capacidad los cuales siguieron a los cuatro primeros.

En 1914 la apertura del canal de Panamá que aproximaba especialmente el Perú a los Estados Unidos ofrecía muy halagadoras posibilidades y la Línea Grace determinó construir en los Estados

Unidos una flota de nuevos vapores. Muy pronto tres vapores de carga: *Santa Rosa, Santa Paula* y *Santa Bárbara*, desarrollando una velocidad de 12 nudos por hora, fueron puestos al servicio. En 1918 la Línea Grace inició el servicio rápido para pasajeros y correspondencia entre Nueva York y Valparaíso vía canal de Panamá, siendo las principales escalas: Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso y Talcahuano.

Este servicio se inició con la salida del vapor *Santa Ana* en febrero de 1918 que fue seguido por su gemelo el *Santa Luisa* y al año siguiente los vapores gemelos *Santa Teresa* y *Santa Elisa* completaron el servicio rápido de pasajeros de la Grace Line con salidas de Nueva York cada 14 días, haciendo el recorrido Nueva York–Valparaíso en 19 días, contando las escalas en el Callao y los otros puertos.

El desarrollo intenso del tráfico entre los Estados Unidos y la costa occidental de Sud América, a la Línea Grace en la necesidad de aumentar su flota, mandando a construir dos buques motores, ambos de tipo, características y condiciones iguales, los que desarrollaron una velocidad de diecisiete y medio nudos por hora. Estos buques tenían 485 pies de largo, 64 de eslora y desplazaban cada uno 15 000 toneladas con capacidad para 6 500 toneladas de carga y para 175 pasajeros de primera clase con todas sus comodidades y seguridad según los últimos adelantos.

Estos vapores fueron bautizados con los nombres de *Santa María* y *Santa Bárbara*; el primero fue puesto al servicio a principios de ese año y le siguió poco después el segundo.

La línea Grace mantiene un servicio regular de carga entre Nueva York, Puerto Colombia, Buenaventura, Guayaquil, Paita, Eten, Pimentel, Pacasmayo y Salaverry vía Canal de Panamá con salidas de Nueva York cada tres semanas; estos vapores eran: *Ashbee*, *Jacksonville*, *Santa Cruz* y *Santa Cecilia*. Estos dos últimos vapores tenían comodidad para pasajeros de la clase y cubierta.

También la Línea Grace mantuvo un servicio especial de carga alrededor de Sur América vía Estrecho de Magallanes, de Nueva York a Bahía Blanca, Puerto Madryn, Punta Arenas, Corral y Coronel; con salidas mensuales; estos vapores son: *Curazao* y *Toluma*.

Los vapores: *Coya, Cóndor, Cusco, Charcas, Cacique* y *Cápac* hacían el servicio entre San Francisco-Seattle y la costa occidental de Sur América con salidas cada tres semanas.

La Nosa Line (New Orleans and South America) mantenía un servicio regular cada mes entre New Orleans, Cristóbal, Balboa,

Buenaventura, Guayaquil, Paita, Salaverry, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio y Talcahuano. Estos vapores eran *Santa Tecla* y *Mineola*.

Para proporcionar más facilidades a los pasajeros que se dirigían a Arequipa, Cusco, Puno, La Paz y Buenos Aires por la vía de Mollendo, la Línea Grace arregló su itinerario en tal forma que permitía a los pasajeros para estos lugares proseguir su viaje sin demora evitando pernoctar en Mollendo, pues el vapor *Santa* llegaba a Mollendo al medio día y los trenes para el interior salían de Mollendo, a las 2 de la tarde.

Los vapores de la Grace Line llegaban a Valparaíso los jueves en la mañana y el tren para Buenos Aires salía los viernes a las 7 a.m.

Las numerosas líneas de vapores entre Nueva York y las distintas partes del mundo permitían al viajero permanecer en Nueva York el tiempo que deseara y proseguir su viaje en el vapor que más le acomodara.

La Línea Grace actuaba como agente de las compañías de vapores más grandes y de más importancia del mundo, pudiendo de esta manera atender a sus pasajeros para Europa vía Panamá y Nueva York en la forma más cómoda para ellos, extendiendo boletos directos para cualquier parte del mundo[62].

- *Compañía Japonesa de Vapores (Nippon Yusen Kaisha)*

Debido a la intensificación del tráfico comercial con los países del oriente, se estableció una línea de vapores por la Nippon Yusen Kaisha, que inició sus actividades en el año de 1885 como resultado de la fusión de las compañías "Kyodo Unyu Kaisha" y "Mitsubishi Kaisha". El capital de la compañía era de once millones de yens y tenía una flota de 58 vapores con 68 700 toneladas.

En un principio la compañía solo hacía el servicio en el litoral del Japón, pero paulatinamente fue extendiendo su radio de acción. En 1893 inauguró un servicio para la India; tres años después, con mayor capital, abrió sus servicios para Europa, América y Australia; en 1911 a Calcuta; y en 1914, en el tiempo de la guerra, comenzó a operar entre Europa y Nueva York volviendo al Japón por el Pacífico, a través del Canal de Panamá, completando así la vuelta al mundo. Continuó incrementándose la compañía y en 1915 estableció un servicio mensual entre el Lejano Oriente y Nueva York y el año siguiente se estableció una línea para Nueva Zelandia. Después del año 1918 la línea Japón-Londres-Amberes, llegó hasta Hamburgo.

Años después, estableció el servicio de comercio con el Japón y las costas de la América del Sur, con los vapores de la Toyo Kisen Kaisha. Este servicio iniciado por esa compañía fue continuado

sin interrupción por la "Nippon Yusen Kaisha", habiéndose verificado esa fusión para incrementar y estrechar la vinculación entre ambos continentes.

La flota de la compañía era de 143 naves con un tonelaje de 750 000 y tenía además en construcción cuatro buques motores de grandes dimensiones y de 25 000 toneladas. La línea a la costa suramericana movilizaba anualmente 4 000 pasajeros entre los puertos peruanos y el oriente y viceversa. En cuanto a la carga, traía al Perú más o menos 30 000 toneladas anuales de cereales y mercadería en general.

Los vapores que hacían el servicio entre el Japón y el Callao eran los siguientes: *Anyo Maru, Bokuyo Maru, Gingio Maru* y *Rakayo Maru*. En sus viajes al sur tocaban en Pisco, Mollendo, Arica, Iquique y Valparaíso. En los viajes al oriente hacían las siguientes escalas: Salaverry, Paita, Balboa, Manzanillo, Los Ángeles, Honolulu, Yokohama, Kobe, Moji y Hong Kong.

El valor del pasaje en primera clase del Callao a Hong Kong era de 309,50 dólares; en segunda, 200,00 y en tercera 147,50 Para los puertos del Japón cuesta 265,50 en primera, 165,50 en segunda y 137,50 en tercera.

Estos vapores hacían servicio mensual[63].

- *Compañía de Vapores Gulf Line*

Desde 1888, los vapores de esta compañía hacen tráfico en los puertos de la costa del Perú. Hacia 1928, los directores eran los señores F. & W. Ritson, de Sunderland, en Inglaterra.

Según el itinerario fijo que tenía establecido esta compañía, los vapores salían del Callao quincenalmente vía Panamá, a Glasgow y Liverpool, tocando en los principales puertos del Perú. Los servicios de Londres y Amberes se hacían cada mes por el estrecho de Magallanes.

Los puertos terminales en Europa eran: Liverpool, Glasgow, Londres, Amberes y Hamburgo, y en la América del Sur, Valparaíso y Callao.

Los vapores que hacían este servicio eran los siguientes: *Apple Branch, Cedar Branch, Cherry Branch, Eler Branch, Hazel Branch, Laurel Branch, Maple Branch, Oak Branch, Palm Branch, Pear Branch, Plum Branch* y *Poplar Branch*.

La casa Duncan Fox tenía la representación de esta compañía en el Perú[64].

- *Compañía de Vapores Hapag*

El 27 de mayo de 1847 se estableció la Compañía Hapag debido en primer término a los esfuerzos del señor August Bolten y de los

señores F. Laeisz, Ernest Merck, A. Woermann y Adolph Godeffroy, iniciando sus servicios con tres vapores de 700 toneladas cada uno. El servicio firme y estable con la costa del Pacífico Sur se mantuvo desde el año 1873 y se continuó durante gran parte del siglo XX.

La antigua compañía naviera Kosmos, para el servicio del Callao a donde venían frecuentemente sus naves, fusionó sus intereses con la Austral y Stinnes, formando una compañía con el nombre genérico de Hapag cuyos directores fueron, el doctor W. Cuno y los señores Marius Boger, Warnholtz, Ritter, Kiep y Deters.

Del Callao el servicio tenía itinerario fijo con salidas cada diez días por la vía del canal de Panamá y cada quince por el estrecho de Magallanes y se establecían conexiones con los vapores de la Kosmos y la Roland que viajaban hacia Europa.

El consejo administrativo de esta Compañía Hapag estaba presidido por el señor Max von Schinkel y el vicepresidente era el señor Barón von Schreuder.

El crecimiento y el desarrollo de la compañía antes de la primera Guerra Mundial, se debió a la inteligencia de su director señor Albert Ballin, a quien se le considera como el verdadero creador de la potencia marítima alemana; y después de la gran conflagración en que el tonelaje de la empresa quedó reducido a cero, y muerto Ballin en 1918, los esfuerzos de sus dirigentes, por medio de sus antiguas relaciones reanudadas en la posguerra, consiguieron colocar otra vez a la Hapag en primera fila entre las compañías similares, alcanzando un tonelaje superior a un millón.

Las líneas principales de navegación de esta compañía eran las siguientes: de Europa a Nueva York, Baltimore a la costa de Pacifico del Norte, América a Cuba, México, Venezuela, Centro América, Puerto Rico, Jamaica, Brasil, Uruguay, Argentina; por el canal de Suez con la China, Japón e India, Australia, Turquía, Rusia y demás lugares poblados del mundo. Tenía además un servicio fluvial en los ríos de Alemania.

Los vapores que salían del Callao iban directamente a Hamburgo o Amberes vía canal de Panamá.

Los precios de los pasajes eran los siguientes: Primera clase, £ 40; tercera clase, £ 25. Los vapores de una sola clase cobraban £ 50. Este precio era desde el Callao hasta Europa, es decir, Hamburgo o Amberes.

En 1928 tocaban en el Callao los siguientes vapores de la Hapag*; Altona, Amasis, Ammon, Bochum, Cassel, Denderah, Duisburg, Essen, Elmshorn, Emden, Freiburg, Frankenwald, Gera, Grunewald, Hagen, Halle, Hamburg, Heluan, Iserlohn,*

Itauri, Isis, Iderwald, Kiel, Kallerwald, Lubeck, Luneburg, Negada, Nithokris, Niederwald, Osiris, Odenwald, Planet, Poseidon, Ramses, Rhein, Rhodopis, Sebara, Sesostris, Sachsenwald, Schwarzald, Spreewald, Uarda, Wasgenwald, Erfurt[65].

- *Compañía Transatlántica de Barcelona*

Esta compañía fue fundada en 1852 por don Patricio de Satrustegui y Bris y don Antonio López y López, primer marqués de Comillas, con el título de "A. López & Co." y el año de 1881 se cambió la razón social por la que aparece en el título.

Fue en mayo de 1923 que la compañía amplió sus servicios a la costa del Pacífico, destinando para ello cuatro vapores.

Del Callao hacia el sur tocaban en los puertos de Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso; y para el norte las escalas eran las siguientes: Guayaquil, Colón, Puerto Colombia, Curazao, Puerto Cabello, La Guayra, Ponce, Puerto Rico, Canarias, Cádiz y Barcelona.

Cuando los vapores volvían de Barcelona al Callao, además de las escalas indicadas tocaban en los siguientes puertos: Valencia, Málaga, Sabanilla, Colón.

En Cádiz y Colón se recibía carga procedente de los puertos del norte de España y de los vapores de los Estados Unidos, respectivamente.

Los vapores de esta compañía eran para pasajeros y carga y ofrecían comodidades especiales y peculiares en los vapores españoles. Se concedían facilidades para los viajeros a los lugares del norte de España, pero hacer trasbordo en Cádiz.

Los agentes de la Compañía en Lima eran los señores Gallo Hermanos, que constituían una razón social.

La finalidad principal de esta compañía, y el objeto del servicio que tenía establecido, era la de propender mayor desarrollo comercial entre España y las naciones del nuevo mundo que quedaban en el Pacífico, y desde este punto de vista la compañía ofrecía importantes servicios.

Su itinerario fijo lo tenían establecido mensualmente[66].

- *Lloyd Norte Alemán*

En 20 de febrero 1857 y debido a los esfuerzos del cónsul H.H. Meyer esta compañía principió sus negocios con barcos de pequeño tonelaje y en viajes cortos. Paulatinamente, fueron extendiendo su radio de acción y en 1874 llegaron al istmo de Panamá y luego al Atlántico Sur, y bien pronto se puso en cuarto lugar entre las empresas navieras.

Desde 1906 y cuando esta compañía había adquirido poderosos trasatlánticos, extendió su servicio al Perú y demás países de

la América del Sur, por el Pacífico, formando la "Roland Linie A.G." y fue el *Franken* el primer vapor que vino al Callao. Sucesivamente la flota destinada a hacer los viajes del Callao a Hamburgo se aumentó con los siguientes buques: *Riol, Lambert, Turpin, Naimes, Durendart, Olivant, Holger, Ganelon, Atto, Haimon, Wiegand, Berenger, Holstein* y otros más. El servicio de esta línea se hacía quincenalmente, y solo se interrumpió por efecto de la guerra, en que esta empresa llegó a ocupar el primer puesto entre las similares que se dedican al transporte de pasajeros y carga.

Con la guerra mundial, la compañía perdió un total de 925 mil toneladas, pero la acción conjunta de los directores una vez firmada la paz, hizo que la compañía recobrara su prestigio hasta conseguir un tonelaje bruto de 613 056 en el año de 1925. En este año los barcos de la compañía habían movilizado 91 096 pasajeros.

En 1928, la compañía tenía en actividad las siguientes rutas servidas por 140 trasatlánticos: de Bremen a Nueva York y otros puertos de los Estados Unidos; al Brasil, Cuba, Colón, Guayaquil, Paita, Callao, Mollendo, Valparaíso; a Australia; a la China y Japón; al África y a las Canarias. Los vapores *Europa* y *Bremen* de 46 mil toneladas estaban por terminarse y entraron pronto en servicio en la línea de Nueva York. Fueron los más grandes trasatlánticos.

Además de los vapores que hemos indicado y que tocaban en el Callao hay que agregar los siguientes: *Targis, Murla, Raport, Wido, Grandon, Ludwigshfen, Alda, Roland, Ingram*. Algunos de estos vapores tenían camarotes para una sola persona lo que constituía una apreciable comodidad.

En el Callao, esta compañía tenía un servicio de lanchas a cargo del capitán Weer Leemhuis cuyos conocimientos navales eran consultados por las compañías aseguradoras.

Los directores del Lloyd Norte Alemán y de la Roland Linie eran los siguientes: doctor H.C. Heineken, presidente; doctor O. Kiep, vicepresidente; C. J. Stimming, E. Glaeesel y A. Stadtlander, directores generales.

Los vapores de esta costa tenían como directores a los señores Burmeister y Lange y desde el punto de vista náutico, se guiaban por el capitán König, quien durante la guerra se hizo famoso conduciendo el submarino mercantil *U. Deutschland* de Bremen a Baltimore.

Esta compañía cobraba cincuenta libras por pasaje del Callao a Europa en camarote de primera clase[67].

- *Compañía Real Holandesa de Vapores*

Los vapores de esta compañía hacían el servicio en el Perú desde 1916 incrementaron su flota para esta línea en número de 20 vapores.

La oficina principal se hallaba establecida en Ámsterdam.

Los vapores de la línea al Callao salían de Hamburgo, Ámsterdam y Amberes y hacían escalas en Curazao, Cristóbal, Balboa y Guayaquil. El servicio se hacía cada catorce días, con itinerario fijo.

Estos vapores aceptaban pasajeros de primera y tercera clase y el precio del pasaje del Callao a Europa era de £ 47,1,0,00 para los de primera clase y de £ 21,0,00 para los de segunda clase. Se construyeron dos nuevos vapores destinados a la línea del Pacífico, cada uno de 10 000 toneladas, dotados de comodidades especiales.

En los viajes a Europa, los vapores de esta compañía tomaban carga en los puertos peruanos, chilenos y ecuatorianos y la conducían a Europa por medio de sus propios vapores que tenían líneas en los puertos del Báltico, del Mediterráneo y de Sur África.

Los vapores que hacían el servicio en la línea del Pacífico y que tocaban en el puerto del Callao eran los siguientes: *Ámsterdam, Armesfoort, Almelo, Alkmaar, Brielle, Breda, Bennekorn, Delfit, Helder, Haarlem, Ares, Orestes, Baarn, Booskop*, siendo el mayor de 16 300 toneladas y el menor de 4 350.

Además, la compañía tenía dos líneas de vapores: una que hacía tráfico entre Nueva York y las Antillas y la otra entre Cristóbal, las Antillas, Plymouth, El Havre, Ámsterdam y Hamburgo.

La agencia de esta compañía en el Perú estaba a cargo de la firma comercial Duncan Fox & Co[68].

C. EL SERVICIO DE CABOTAJE Y LA LEY DE CABOTAJE DE 1928[69]

Desde una perspectiva histórica, es pertinente señalar que antes y durante nuestro periodo, al comercio de cabotaje jugó un rol primordial como elemento articulador del tráfico marítimo costero; se convirtió en una realidad y en una actividad cuya vigencia se mantuvo hasta un poco más allá de la segunda mitad del siglo XX. Su auge estuvo vinculado tanto al tráfico de productos como azúcar, arroz, sal, carbón, frutas, minerales, guano y combustibles, como al de pasajeros. Sin embargo, al entrar en funcionamiento la carretera Panamericana su preponderancia disminuyó extensiblemente, afectando la existencia de algunos puertos como Quilca, Chala, Atico, Cerro Azul, Tambo de Mora, Huacho, Casma, Huarmey y Santa.

En este contexto de inicial trascendencia, la presencia cada vez mayor de diferentes compañías navieras, en nuestro medio, sin duda alguna provocó no solo un incremento en el volumen de carga, sino también en el de pasajeros tanto a nivel interno como a otras partes de Sudamérica, Estados Unidos y Europa. Estas modernas y sofisticadas naves con su gran tonelaje y con su rápido andar, ofrecían mayor seguridad a los viajeros, mayor confort y, sobre todo, en tiempo más corto respecto al pasado inmediato. Lo mismo ocurría con la carga por el gran tonelaje de las naves. Sobre el movimiento de pasajeros y carga, por ejemplo, en la *Memoria* del Directorio de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao de 1919 se consigna el siguiente dato ilustrativo: "En el pasado año, la Compañía ha movilizado 12 371 pasajeros de cámara; y 16 584 de cubierta; 63 390 toneladas de cargo en conexión; 60 483 toneladas de carga en la costa; y 25 204 reses". No obstante, este aparente progreso o mejoramiento fue contradicho por un viajero suscriptor de *El Comercio* que, por esos días, publicó una carta denunciando los atropellos sufridos al momento de embarcarse en una nave de ruta hacia el sur. Aquí su versión.

"Lima, 4 de enero de 1919
Señor Director de *El Comercio*
Presente
Muy señor mío
Habiendo tenido que hacerme a bordo ayer en el Callao en el vapor *Mapocho* que salía para el sur, he podido apreciar el cúmulo de incomodidades y molestias que sufren los pasajeros que viajan a los puertos del sur del Perú, que se ven obligado muchas veces a tener que soportar las hostilidades de los empleados a bordo, a quienes tienen que suplicar se les acepte ubicarlos en cualquier parte de la nave, a pesar de contar con boletos de primera clase. También he tenido la oportunidad de enterarme, por habérselo oído decir a un caballero conocido, que el propio capitán del buque se ha negado a conducir una carga de Pisco a Mollendo, porque en el primero de esos puertos se le impuso una fuerte multa por infracción al reglamento de bahías.
Tiene que doler mucho a todo peruano contemplar estos hechos y tener que necesitan de estos vapores en las actuales circunstancias en que se ultraja a nuestros hermanos de Tacna y Arica; y mucho más tienen que mortificar esto si se contempla, como yo ayer en el Callao, a los vapores nacionales apontonados en el puerto como sucede actualmente con el *Ucayali* y el *Mantaro* que están fondeados, el primero hace 8 días y el segundo hace varias semanas.
Yo creo que los viajes de los vapores peruanos a Ilo reportan buenas utilidades a la Compañía, pero poniéndose en el caso de que no haya utilidad, estoy seguro que los pasajeros y carga que hay en el Callao y los puertos del sur, hasta Ilo, cubren demás el mayor gasto de combustible, que es el único que tienen los vapores en viaje, pues los empleados y tripulantes de los vapores son pagados mensualmente, viajen o no en el vapor".

En el caso de nuestro litoral, las empresas de vapores que hacían el respectivo cabotaje tenían acordada una tarifa uniforme para todos los puertos. Por ejemplo, hacia 1928 y tomando como punto de referencia al Callao, en el cuadro siguiente se ofrecen los precios de los pasajes a los principales lugares de embarque de la República.

Precio de los pasajes a los principales puertos (libras peruanas)

	Lugares	Primera Clase	Segunda Clase
Del Callao a	Chimbote	6,8	2,3
	Salaverry	7,3	2,5
	Pacasmayo	9,0	3,0
	Eten y Pimentel	9,8	3,3
	Paita y Talara	13,5	4,6
	Guayaquil	17,9	6,0
	Pisco	6,2	2,1
	Lomas	6,5	2,2
	Chala	8,2	2,7
	Mollendo	9,8	3,2
	Ilo	10,0	3,4

FUENTE: *Almanaque de El Comercio*. Lima, 1929, p. 411

En su edición del viernes 29 de agosto de 1919, *El Comercio* publicó una extensa nota dando cuenta de una reunión de los armadores de embarcaciones de cabotaje en el local de la Cámara de Comercio de Lima. Presidida por Francisco Dammert, presidente de dicha Cámara, en la reunión se trataron diversos a importantes asuntos vinculados al ramo, incluyendo la creación de una Asociación de Armadores de Cabotaje. Entre otros asuntos de interés colectivo se examinaron los siguientes:

a. La demanda de una tripulación eficiente. Teniendo cuenta, por un lado, que el incremento de la marina mercante exige un mayor número de tripulantes aptos y, por otro, que el interés del Estado debe orientarse a proporcionar personal licenciado de la Marina de Guerra para atender ese servicio, se convino en solicitar al gobierno del presidente Leguía dotar de ese personal por un tiempo rotativo de dos años.
b. La supresión de las trabas portuarias. Se examinaron los serios perjuicios que venían padeciendo los armadores por la demora, de varios días a veces, con que sus naves efectuaban las operaciones de descarga y embarque en los diversos puertos

del litoral, "a tal punto que con frecuencia y por estas razones resultan ilusorias las utilidades en los fletes". ¿La causa? En su opinión, las demoras aludidas obedecían en gran parte "a las preferencias que se otorgan a favor de determinadas naves especialmente en su recepción, operaciones y despacho". En tal sentido, se juzgó conveniente gestionar ante la autoridad respectiva un régimen de absoluta igualdad, "tomando como base el orden de arribo de las naves a los puertos".

c. La ineficiencia de los muelles fiscales. También se consideró que las dificultades para el tráfico y las operaciones de cabotaje se debían, en gran medida, a los servicios ineficientes de los muelles fiscales, sobre todo, en aquellos administrados por la Compañía Recaudadora de Impuestos, tales como Puerto Pizarro, Supe, Huacho, Cerro Azul, Tambo de Mora y Pisco.
d. El incumplimiento de los horarios portuarios. Se analizaron los daños que ocasiona al comercio de cabotaje el hecho reiterado de que, en muchos puertos, los gremios y jornaleros dedicados a las operaciones de descarga y embarque incumplían los horarios establecidos en las horas hábiles del día. Se acordó hacer las gestiones correspondientes ante el gobierno.
e. La necesidad de una normativa uniforme. Se vio la conveniencia de adoptar un texto uniforme referido a los conocimientos de la práctica de embarque y desembarque de las mercaderías, "a fin de evitar daños materiales, extravíos y pérdida de tiempo en las respectivas operaciones".
f. La suspensión de las franquicias a las naves con bandera extranjera. Basándose en el incremento del comercio a nivel nacional, se convino en solicitar al gobierno la suspensión de las franquicias que, con carácter transitorio y circunstancial, se habían otorgado a las naves con bandera extranjera. Al respecto, Francisco Dammert expuso los estudios preliminares que la Cámara de Comercio de Lima había realizado y las gestiones efectuadas a nivel gubernamental.
g. La necesidad perentoria de asociarse. Fue unánime el sentir para que se establezca en el corto plazo "una mayor vinculación entre todos los armadores de naves de cabotaje a través de una asociación permanente encargada de reglar todo aquello vinculado al ramo". Para tal fin de cabotaje "a través de una asociación permanente encargada de reglar todo aquello vinculado al ramo". Para tal fin, se designó una Comisión integrada por Luis Aubry, Carlos Rose, Lizandro Ferraro, Fernando W. Sattler y Henry Boutton.

Bajo el convencimiento arriba expresado, con fecha 15 de octubre de 1919, tres meses después del arribo de Leguía al poder, se fundó la Asociación de Armadores de Cabotaje; entidad gremial que, infortunadamente, no llegó a tener una existencia prolongada ni mucho menos una presencia o injerencia decisiva en la vida de la marina mercante nacional. En este contexto, tardíamente y casi una década después, a iniciativa del diputado por Tacna, Roberto Mac Lean Forero, el Congreso de la República expidió la Ley de Cabotaje signada con el número 6207 y fechada el 31 de marzo de 1928[70]; fue promulgada por el Poder Ejecutivo el 14 de mayo del mismo año. Entró en vigencia a los seis meses de su promulgación[71]. En su *Memoria* del año anterior, el entonces ministro de Marina, Antonio Rubio, llamó la atención a los congresistas sobre el beneficio que para la industria mercante nacional tenía la aprobación del proyecto propuesto por el mencionado representante que, sin duda alguna, respondía a la crisis por la que atravesaba ese sector luego de la Primera Guerra Mundial. El diario *El Comercio* calificó dicho dispositivo como "un hito trascendental para el desarrollo futuro de la marina mercante nacional". Semejante temperamento manifestó el presidente Leguía en su *Mensaje* de 1928 cuando expresó: "En armonía con esta situación (crisis de la marina mercante) ha sido promulgada la Ley de Cabotaje, patriótica iniciativa del malogrado diputado por Tacna, don Roberto G. Mac Lean. Esta importante disposición llena un vacío en nuestra legislación naval y comercial y favorecerá los intereses de nuestros armadores, al mismo tiempo que contribuirá al aumento de nuestras reservas navales por la nacionalización de los buques extranjeras que quieran gozar de las ventajas que dicha ley acuerda a nuestra bandera"[72]. Al año siguiente, reiteró este convencimiento con las siguientes palabras: "En el orden legislativo se ha promulgado la Ley de Cabotaje, cuya trascendencia no necesito subrayar y se resuelven las reclamaciones de los trabajadores marítimos" (*Mensaje*, 1929, p. 116).

¿Qué dispuso tan importante y reclamada norma? Entre otros asuntos los siguientes. El tráfico de cabotaje en el litoral peruano quedaba reservado única y exclusivamente a las naves de bandera nacional. En el caso de transporte de pasajeros, los vapores debían tener un andar no menor de ocho nudos, manteniendo un itinerario mixto de, por lo menos, un vapor semanal al sur y otro al norte. Además, los buques no podían elevar sus tarifas de fletes y pasajes sin previa autorización del gobierno. Asimismo, los vapores nacionales debían ser recibidos

y atendidos por las autoridades locales, de preferencia a cualesquiera otras naves. Por otro lado, se dispuso que la carga procedente del exterior en buques peruanos gozara del privilegio de permanecer en las aduanas sin gravamen alguno por concepto de almacenaje, seis meses más del tiempo correspondiente a la que arribase en naves extranjeras.

En cuanto al personal de abordo, se estableció que las tripulaciones peruanas eran las únicas autorizadas para laborar en las operaciones de carga y descarga de sus naves. En cambio, los buques extranjeros debían utilizar jornaleros del puerto para efectuar tales faenas. Para efecto de los beneficios establecidos, serían consideradas como naves nacionales aquellas cuyos propietarios fuesen peruanos y residentes en el país, y cuya oficialidad y tripulación estuviese constituida, cuando menos, por las terceras partes de ciudadanos peruanos. Si la embarcación pertenecía a una sociedad, se consideraría peruana siempre que las tres cuartas partes del capital social fuesen peruanos.

Igualmente, se estipuló que las naves extranjeras podrían ingresar a los puertos mayores a dejar y recibir carga para el extranjero; y pasajeros para cualquier puerto tanto interno como externo. Sin embargo, las naves extranjeras solo podían hacer escala en los puertos menores para recibir carga destinada al extranjero o desembarcarla con permiso especial de la aduana del puerto más cercano. Del mismo modo, se dispuso que todas las compañías de navegación (nacionales y extranjeras) estaban obligadas a conducir las valijas de correos entre puertos peruanos, así como la que salía para el exterior, sin gravamen alguno.

Adelantándose a cualquier eventualidad futura, la ley en su artículo 12 estableció que, si por cualquier circunstancia el comercio de la costa sufriera desmedro con la acción del presente dispositivo, se autorizaba al Poder Ejecutivo para hacer extensivo los beneficios de él a cualesquiera nave o compañía extranjera de navegación por el tiempo que estimare conveniente. Por último, se señaló que desde la fecha en que entrara en vigor la ley, la marina mercante nacional entraba automáticamente a formar parte de la reserva nacional.

Ahora bien, cuando la mencionada ley entró, en vigencia a mediados de setiembre de 1928, la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao –afirma Castro de Mendoza (1980)– no estaba en condiciones de atender este servicio de cabotaje por sus propios medios. Para entonces, los buques se hallaban en estado deplorable por falta de mantenimiento y habían

perdido su clasificación ante las empresas aseguradoras. Varios se encontraban apontonados. Por otro lado, los directorios actuaban en un ambiente de total descrédito y afrontaban juicios y reclamos por incumplimiento de contratos. Asimismo, las reservas económicas acumuladas durante el largo conflicto europeo internacional llegaban a su término. Al final, la crisis se hizo perniciosa e inmanejable.

Para entonces (1928), el Estado era propietario del 70% del capital en acciones de la naviera comercial. En virtud de ello y amparándose en la autorización del artículo 12 arriba mencionado, el régimen leguiísta aprobó, por Resolución Suprema de 26 de octubre de 1929, un contrato con la Compañía Sudamericana de Vapores (chilena), haciendo extensiva a esta empresa los beneficios de la Ley N° 6207 de 1928 por el periodo de un año (15 de noviembre de 1929 al 30 de diciembre de 1930); a cambio de ello recibiría la suma de 15 000 libras. Este contrato –señala el indicado autor– fue varias veces renovado, fijándose el pago anual de 12 000 libras; el último correspondió al lapso del 8 de marzo de 1933 al 30 de abril de 1934. Adicionalmente, se estipuló no solo el establecimiento de itinerarios fijos, sino también la uniformidad de tarifas de fletes y pasajes en el litoral. Se convino en limitar a seis el número de los buques chilenos en operación.

La ley de Cabotaje de 1928 permitió también otro tipo de concesiones. Por ejemplo, por la Resolución Suprema de 27 de agosto de ese año, se autorizó a la empresa norteamericana Internacional Petroleum Company (IPC) la utilización de buques tanques de bandera canadiense para transportar petróleo a granel; se dijo que tal concesión obedecía a la imposibilidad de la marina mercante nacional para cumplir ese servicio, por carecer de embarcaciones petroleras. Esta concesión, igualmente, fue motivo de modificaciones y ampliaciones sucesivas. En diciembre de 1929 se facultó a la IPC emplear otros buques extranjeros; en junio del año siguiente se convino en que el transporte de los derivados de petróleo en envase (bidones, latas, cilindros) debía ejecutarse exclusivamente en naves peruanas; en marzo de 1931 se renovó el permiso de operación por tres años; en marzo de 1934 por cinco años más; y, finalmente, en julio de 1939 también por cinco años bajo la condición del pago anual de 5 000 libras y la obligación de entregar a la Compañía Peruana de Vapores el 80% de las cargas de los productos envasados. Las sumas abonadas tanto por la Compañía Sudamericana de Vapores como por la International Petroleum Company, fueron asignadas a la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao como subvención del gobierno.

D. LA REFORMA DEL RÉGIMEN ADUANERO

Hasta antes del advenimiento del Oncenio, el control fiscal de la actividad comercial marítima se regía por el Código de Aduanas de 1907. Consciente, por un lado, de la obsolescencia de ese instrumento legal y, por otro, de que las aduanas constituían una de las principales fuentes de recursos fiscales (a través de la recaudación de impuestos a las importaciones y exportaciones), Leguía desde un inicio de su gestión consideró urgente una reforma en la organización aduanera a nivel nacional. Para tal efecto, tempranamente dictó una serie de medidas parciales para el logro del objetivo final. Por ejemplo, a los seis meses de llegar a Palacio dispuso la reorganización del personal de vigilancia de los resguardos del sur a través del siguiente dispositivo:

"Lima, 14 de enero de 1920

Visto el oficio número 766 de la Dirección de Aduanas en el que eleva el Informe de la inspección Fiscal de los Resguardos del Sur y la propuesta para la reorganización del personal de vigilancia en esas fronteras,

Considerando:

Que tanto en resguardo del interés fiscal como para la mayor eficacia de las providencias que se adopten en virtud de la autorización legislativa Nº 1907 para impedir el encarecimiento y escasez de los artículos de subsistencia, es indispensable asegurar la mayor vigilancia en esa región.

Se dispone que los resguardos en la frontera del sur tendrán el personal y dotación siguientes:

Resguardo de Candarave			
Un comandante al mes	=	Lp.	20,0,00
Un teniente al mes	=	Lp.	13,0,00
Dos inspectores al mes Lp. 9,0,00 c/u	=	Lp.	18,0,00
Cinco vigilantes al mes Lp. 7,0,00 c/u	=	Lp.	35,0,00
Nueve acémilas al mes Lp. 1,5,00	=	Lp.	13,5,00
Alquiler al mes	=	Lp.	1,0,00
Gastos de escritorio al mes	=	Lp.	0,5,00
		Lp.	101,0,00
Resguardo de Puno			
Un comandante al mes	=	Lp.	15,0,00
Dos inspectores al mes Lp. 9,0,00 c/u	=	Lp.	18,0,00
Cuatro vigilantes al mes Lp. 7,0,00 c/u	=	Lp.	28,0,00
Siete acémilas al mes Lp. 1,2,00	=	Lp.	8,4,00
Alquiler al mes	=	Lp.	3,0,00
Gastos de escritorio al mes	=	Lp.	0,5,00
		Lp.	72,9,00
Resguardo de Ancomarca y Pisacona			
Un teniente al mes	=	Lp.	13,0,00
Seis inspectores al mes Lp. 9,0,00 c/u	=	Lp.	54,0,00
Veinticinco vigilantes al mes Lp. 7,0,00 c/u	=	Lp.	175,0,00

Treintaidós acémilas al mes Lp. 1,2,00	=	Lp.	38,4,00
Alquiler al mes	=	Lp.	1,0,00
Gastos de escritorio al mes	=	Lp.	0,5,00
		Lp.	281,9,00
Resguardo de Moche			
Un teniente al mes	=	Lp.	13,0,00
Tres inspectores al mes Lp. 9,0,00 c/u	=	Lp.	27,0,00
Diez vigilantes al mes Lp. 7,0,00 c/u	=	Lp.	70,0,00
Catorce acémilas al mes Lp. 1,2,00	=	Lp.	16,8,00
Alquiler al mes	=	Lp.	1,0,00
Gastos de escritorio al mes	=	Lp.	0,5,00
		Lp.	128,3,00
Resguardo de Sama			
Un comandante al mes Lp. 20,0,00	=	Lp.	20,0,00
Un teniente al mes Lp. 13,0,00	=	Lp.	13,0,00
Cuatro inspectores al mes Lp. 9,0,00 c/u	=	Lp.	36,0,00
Diez vigilantes al mes Lp. 7,0,00 c/u	=	Lp.	70,0,00
Dieciséis acémilas al mes Lp. 1,2,00	=	Lp.	19,2,00
Alquiler al mes	=	Lp.	3,0,00
Gastos de escritorio al mes	=	Lp.	1,0,00
		Lp.	162,2,00

Estos resguardos estarán bajo la inspección inmediata de los comandantes con el haber de veinte y cinco libras peruanas (Lp. 25). Aplíquese el exceso de gasto que asigne esta disposición a la partida de extraordinarios del presupuesto, téngasele presente en la formación del proyecto de presupuesto para el año en curso.
Comuníquese, regístrese
Rúbrica del señor Presidente

SALOMÓN".

Dos meses después (31 de marzo de 1920) dictó otro dispositivo conducente a la normalización del funcionamiento de la aduana del Callao que se expresa así:

"Lima, 31 de marzo de 1920
Considerando:
Que las dificultades en las operaciones de descarga de mercaderías en el puerto del Callao, su transporte y despacho exigen la adopción de medidas inmediatas que pongan término a los perjuicios que sufre el comercio y que se traducen en daño para el Fisco y los consumidores.
Que en tales condiciones es urgente se dicten resoluciones extraordinarias para normalizar el funcionamiento de la Aduana del Callao.
Se resuelve:
1.– Designase al ex Superintendente General de Aduanas, don Enrique Oyanguren, actualmente Senador de la República, para que, con el carácter de Comisionado del Gobierno, ejerza las funciones determinadas en la Resolución Suprema de 4 de julio de 1908, y Decreto Supremo de 16 de noviembre de 1909 y de acuerdo con las empresas marítimas de muelles y de transporte, adopte todas las medidas conducentes al fin de que se hace mérito en esta resolución.
2.– El Comisionado del Gobierno podrá trasladar los empleados de las secciones en que prestan sus servicios, a otras en que sean más útiles,

suspenderá a los que den motivo para ello. Consultará a los que no sean necesarios o inconvenientes para el buen servicio; en general, adoptará todas las disposiciones que sean oportunas para restablecer el buen servicio en la Aduana, dando cuenta al Gobierno.
3.– El Director de Aduanas y Contribuciones ejercerá, en lo sucesivo, únicamente las funciones relacionadas con este último ramo, y los empleados de Aduanas de esa Dirección volverán a prestar sus servicios en la Aduana del Callao.
4.– El Comisionado propondrá un plan de organización definitiva de las Aduanas y el personal que debe servir.
5.– Ese cargo o el cargo de Comisionado tiene el carácter de comisión gratuita en armonía con la última parte del artículo 81 de la Constitución.
Comuníquese, regístrese y publíquese
Rúbrica del señor Presidente

SALOMÓN".

Al mes siguiente (6 de abril), otro dispositivo tuvo que ver con la organización de la aduana de Pimentel en virtud del cambio de categoría del puerto del mismo nombre. Dice:

"Lima, 6 de abril de 1920
Ley N° 4047
El Presidente de la República
Por cuanto el Congreso ha dado la Ley siguiente:
El Congreso de la República Peruana ha dado la ley siguiente:
Artículo 1. Elévese a la categoría de Puerto Mayor el de Pimentel.
Artículo 2. La Aduana de Pimentel funcionará con 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 General 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.
Dado en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima, a los veinte y siete días del mes de marzo de 1920.
M.H. Cornejo, Presidente del Senado. S. de Salazar 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 circule y se le de el debido cumplimiento.
Casa de Gobierno, Lima, 31 de marzo de 1920

A.B. LEGUÍA
A. SALOMÓN".

A inicios de setiembre, un cuarto dispositivo estuvo orientado a la modificación de algunos artículos del Código de Aduanas en los términos siguientes:

"Lima, 6 de setiembre de 1920
Atendiendo a que habiéndose dictado algunas leyes y disposiciones con posterioridad a la formulación del Código de Aduanas, se impone

la necesidad de conformarlo con aquellas, en uso de la autorización contenida en la Ley N° 41061.
Se resuelve:
Modifícase el Código de Aduanas que comenzará a regir desde el 15 de octubre próximo, en los términos siguientes:

1° Las operaciones detalladas en el artículo podrán practicarse también en las aduanas de Pimentel, Eten, Pacasmayo, Salaverry, Pisco e Ilo, quedando en consecuencia anuladas, respecto de dichas aduanas, las limitaciones establecidas en los artículos XI - XII - XIII y XVI.
2° Elevado a la condición de puerto mayor el de Pimentel, deja su Aduana de ser dependencia de la de Eten, como se consigna en el artículo IX.
3° El Artículo CCCLII queda modificado en el sentido de que el funcionario que preside la Junta de Arancel debe ser el Superintendente General de Aduanas, y por falta de este, el Administrador de la Aduana del Callao, que formarán parte de ella dos Vistas de la citada Aduana, sorteados de entre los de primera clase, para cada sesión, en lugar de los cesantes que se enumeran.
4° Suprimido el cargo de Director de Aduanas, debe entenderse que las funciones atribuidas a este serán ejercidas por el Superintendente General de aquellas.
5° Adicionar al artículo CCLXXIX con este párrafo: los jueces en las causas de Aduana se sujetarán para su fallo a la letra de las disposiciones contenidas en este Código, atendiendo solo al hecho, y así este debida y claramente comprobado, sin depender de la reputación o fe que merezcan las personas que acusen o resulten culpables y de la intención que han tenido en ejecutar o no el fraude.

Comuníquese, regístrese y publíquese
Debiendo insertarse en el Código de Aduanas
Rúbrica del señor Presidente

FUCHS".

Al culminar el año, un quinte dispositivo se refirió a la instalación de la aduana de Chimbote en vista, igualmente, del cambio de categoría de dicho puerto. Dice:

"El Presidente de la República.
Por cuanto se ha dado la ley siguiente:
El Congreso de la República Peruana ha dado la ley siguiente:
Artículo 1. Elévase a la categoría de Puerto Mayor el de Chimbote.
Artículo 2°. El Supremo Gobierno establecerá la Aduana de Chimbote, tan pronto como lo permitan las circunstancias económicas del país. Esta aduana se organizará con personal idéntico al que tengan las aduanas de Eten y Salaverry en la época en que se de cumplimiento a la presente Ley, agregándose como dependencias Santa, Samanco, Casma y Huarmey.
Artículo 3°. Créase un derecho adicional de dos por ciento que gravará las mercaderías que se importen por el puerto de Chimbote, cuyo producto se aplicará a dotar de agua y desagüe esta población. Cubierto que sea el presupuesto de las obras indicadas, este impuesto se destinará a satisfacer los gastos que demande la implementación del servicio de agua y desagüe en la ciudad de Huaraz.

> Artículo 4°. El Supremo Gobierno mandará instalar, cuando lo crea oportuno, locales destinados al funcionamiento de las oficinas de Aduana, capitanía y resguardo del puerto de Chimbote.
> Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.
> Dado en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima, a los trece días del mes de octubre de 1916.
> Amador F. del Solar, Presidente del Senado. M. Manzanilla, Presidente de la Cámara de Diputados. Aurelio Arnao, Senador Secretario. Luis A. Carrillo, Diputado Secretario.
> Al Excelentísimo señor Presidente de la República
> Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le de el debido cumplimiento.
> Casa de Gobierno a los 30 del mes de diciembre de 1920
>
> *A.B. LEGUÍA*
> *H.C. FUCHS".*

Sin embargo, un año después ocurrió el salto espectacular en los designios gubernamentales. La Ley N° 4380 de 4 de noviembre autorizó al Poder Ejecutivo "para que hiciese las reformas que estimara necesarias en el organismo, régimen y procedimiento de las aduanas a fin de simplificar y acelerar sus operaciones y mejorar sus servicios, con facultad para contratar a un experto en el extranjero". En virtud de esta autorización, el pragmático gobernante procedió a buscar a la persona más apta para encabezar esa delicada y apremiante tarea.

Hechos los contactos correspondientes, el propio mandatario en su *Memoria* de 1922 se encargó de anunciar la flamante contratación. Dijo: "La reorganización de las aduanas exige la presencia de un personal directivo idóneo que aplique los principios de la moderna práctica en este importante ramo de la administración pública, y para mayor garantía en su consecución, se solicitó al gobierno amigo de los Estados Unidos que nos recomendara a una persona capacitada para tal cometido. De este modo se contrataron los servicios del doctor William W. Cumberland, hasta entonces Consejero Comercial del Departamento de Estado. El doctor Cumberland, auxiliado por un reducido número de empleados, también americanos, ha iniciado en labor de reorganización de las aduanas y actúa como consultor financiero de mi gobierno". De esta manera, con la presencia de la misión financiera norteamericana presidida por tan alto funcionario, se iniciaba tempranamente la injerencia estadounidense en los distintos ámbitos de la vida nacional; injerencia que estaría presente a lo largo de los once años del régimen leguiísta.

El arribo de Cumberland al Perú se produjo en noviembre de 1921, siendo nombrado Superintendente General de Aduanas de la República[73]. De inmediato, con su equipo de cuatro colaboradores de alto nivel, emprendió la tarea para la cual había sido contratado. En su primer Informe (diciembre de 1921) expresó que, dada la magnitud de la labor encomendada, "la reorganización debía limitarse inicialmente a la aduana del Callao que recibía el 70% de todos los productos importados al Perú". Razones económicas lo llevaron a descartar la construcción de nuevos muelles y de un nuevo edificio que estimó innecesarios. Señaló como excesivas las acusaciones de pérdidas debidas a robos y otras causas y también sobre favoritismo, irregularidades y cohecho en el servicio. Finalmente, planteó una serie de cambios en las tramitaciones aduaneras señaladas en 3 considerandos que, infortunadamente, no fueron bien recibidos, por algunos sectores interesados. Razones de diversa índole, llevaron a que el contrato con Cumberland fuese cancelado en enero de 1923. Con su partida, quedaron flotando varias líneas de acción que, con el tiempo, fueron implementándose en beneficio del servicio aduanero a nivel nacional. Inspector de las Aduanas de la República y administrador de la del Callao, fue nombrado en esa fecha Horacio O'Higgins y Superintendente General de Aduanas José T. Byrne en reemplazo de Cumberland. La actuación de estos especialistas (que apenas duró algunos meses) terminó sin los resultados deseados (Basadre, 2005)[74].

En su afán de profundizar las reformas y optimizar los logros hasta entonces medianamente conseguidos, el gobierno implementó una serie de medidas adicionales que –en su opinión– debían conducir el éxito final del complicado régimen aduanero. Por ejemplo, por Resolución Suprema de 25 de setiembre de 1924, nombró una Comisión para estudiar el proyecto de un nuevo Código de Aduanas preparado por la Superintendencia General de Aduanas. Este Código, llamado también "Código de Procedimientos Aduaneros", fue promulgado el 21 de abril de 1926 y tuvo una larga existencia[75]. ¿Qué estableció tan importante dispositivo? Entre otros asuntos, ordenó "que las fronteras del país se abrieran al tráfico comercial a todas las naciones, con sujeción a lo dispuesto en dicha norma"; asimismo, señaló "que el comercio interno no se halla sujeto a ningún gravamen y es completamente libre, salvo las mercaderías que viajan por mar, ríos o lago y requieren póliza de cabotaje"; estableció, también, una Junta de Arancel "para los fines especificados en el Código"; finalmente, declaró "que el contrabando es un delito castigado con

el decomiso de la mercadería y multas, además con la pena corporal aflictiva a los delincuentes". Los expedientes sobre contrabando se iniciaban por la vía administrativa, terminada la cual debían ser remitidos al Tribunal Correccional correspondiente.

Otra medida de esos días y en la misma dirección, fue la Ley N° 5189 de 19 de agosto de 1925 que creó el Cuerpo Consultivo de Aranceles de Aduanas como organismo adscrito al Ministerio de Hacienda y en sustitución de la anterior Junta Consultiva de Aranceles y Valorizaciones que había sido conformada por el Ejecutivo el 3 de junio del mismo año. Esta Junta, en tanto el Congreso debatía la creación del indicado Cuerpo Consultivo como organismo permanente de estudiar y proponer las reformas tarifarias, se dedicó durante dos meses a "continuar el estudio de las reformas que es indispensable introducir en las tarifas de derechos de importación y exportación" (ese era su objetivo de creación). Estuvo integrada, de manera multisectorial, por el siguiente personal:

- Director de Contribuciones, que la presidió
- Dos ex funcionarios de Hacienda en el ramo de aduanas
- Un delegado de la Cámara de Comercio de Lima
- Un delegado de la Cámara de Comercio del Callao
- Un delegado de la Sociedad Nacional de Industrias
- Un delegado de la Sociedad Nacional Agraria
- Un delegado de la Sociedad Nacional de Minería
- Un químico designado por la Facultad de Ciencias

La Junta estuvo presidida por Benjamín Avilés y –en su opinión– la tarea asignada resultaba ser "sumamente delicada y complicada por las múltiples cuestiones que encierra la reforma de las tarifas de aduanas". Entre otras cosas, señaló que para "fijar los derechos tarifarios con estricta sujeción al plan que se había trazado" había que clasificar a las mercaderías del siguiente modo:

- Primer grupo: Artículos de primera necesidad, considerando como tales los indispensables para la vida.
- Segundo grupo: Artículos que sirven de medio para subsistir, que comprenden todos los que directa o indirectamente contribuyan al sustento del hombre o a la formación de la riqueza.
- Tercer grupo: Artículos complementarios, que comprenden todos los que por su naturaleza satisfacen necesidades ordinarias de la colectividad.
- Cuarto grupo: Artículos superfluos, que comprenden todos

los que sin ser necesarios, entran en los usos y costumbres de ciertas clases sociales.

- Quinto grupo: Artículos de lujo, que comprenden todos los superfluos de alto costo.

Sobre la reforma tarifaria proyectada, el presidente de la Junta plantó como conclusión final: "Considero que ella debe contraerse a regularizar las tasas con sujeción a los principios sustentadas por la comisión reformadora de 1921; y a perfeccionar la estructura de la tarifa, suprimiendo las partidas duplicadas, incorporando las que se hubieran omitido y aclarando las que se prestan a duda".

El 30 de agosto de 1925, la Junta puso término a sus funciones "en vista de haber sido promulgada la Ley N° 5189, que crea el Cuerpo Consultivo de Aranceles de Aduanas y de estar ya designados por el Supremo Gobierno sus personeros legales". Su labor se tradujo en 14 sesiones, aprobando 84 enmiendas de la tarifa de importación, de las que correspondían a 37 partidas creadas, 4 a partidas suprimidas y las 43 restantes a partidas ampliadas, aclaradas o modificadas. Por renuncia, Benjamín Avilés fue reemplazado por Luis de Izcue[76].

Ahora bien, el flamante Cuerpo Consultivo de Aranceles de Aduana entró en funcionamiento el 1° de setiembre de 1925. Aquí el texto de la ley de su creación

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Por cuanto:
El Congreso ha dado la ley siguiente:
El Congreso de la República Peruana
Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1°.– Creáse un organismo adscrito al Ministerio de Hacienda que se denominará Cuerpo Consultivo de Aranceles de Aduanas y que, sustituyendo a la Junta de Arancel, sirva a los poderes públicos de elemento auxiliar de orientación y ejecución de todos los asuntos relativos a la legislación aduanera y a la aplicación y modificación del arancel. Este cuerpo estará formado por el director de Contribuciones, cuatro ex funcionarios de Hacienda en el ramo de aduanas, nombrados por el Ejecutivo, un delegado nombrado por cada una de las Cámaras de Comercio de Lima y el Callao, un delegado de la Sociedad Nacional de Industrias, un delegado de la Sociedad Nacional Agraria, un delegado de la Sociedad Nacional de Minería, un químico designado por la Facultad de Ciencias y el Superintendente General de Aduanas. Presidirá dicho cuerpo el Director de Contribuciones, que tendrá doble voto en caso de empate y en cuanto al vicepresidente, secretario y tesorero, se elegirán por mayoría de votos.

Artículo 2°.– Son atribuciones del Cuerpo Consultivo de Aranceles de Aduanas:

a. Informar a los poderes públicos sobre todos los asuntos relativos al arancel.

b. Llevar un registro de los precios comerciales de las mercaderías en las plazas de consumo, investigando los costos en fábrica de los artículos manufacturados en el país.
c. Estudiar el movimiento comercial, desde los puntos de vista de intercambio y de sus relaciones económicas, apreciando las modalidades de los aranceles extranjeros, en particular los de países americanos.
d. Hacer estudio de clasificación de mercaderías que sean objeto de comercio de importación, llevando razón de las alteraciones que sufren los precios de estas en los puertos de destino, respecto de las tablas de avalúos oficiales.
e. Proponer las modificaciones que a su juicio deban introducirse en la tarifa.

Artículo 3°.– El Cuerpo Consultivo formulará anualmente la tabla de avalúos que deberá regir en las aduanas para las mercaderías gravadas con derechos 'ad valorem', y para la facción de estadísticas.
Artículo 4°.– Dicho cuerpo sustituirá a la Junta de Arancel, en el conocimiento de las cuestiones que se susciten entre los particulares y las aduanas, respecto del despacho de mercaderías, de conformidad con las prescripciones del código de la materia.
Artículo 5°.– El Cuerpo Consultivo formará una biblioteca que contendrá los aranceles extranjeros, tratados comerciales, estadísticas y todos los elementos de estudio sobre comercio e industria, producción y consumo, necesarios para facilidad de su cometido.
Artículo 6°.– Los funcionarios de la administración pública, así como los agentes consulares en el extranjero, suministrarán al Cuerpo Consultivo los datos e informaciones que les solicite para el mejor desempeño de sus funciones.
Artículo 7°.– Igual obligación tienen las instituciones oficiales representativas del comercio y de las industrias en cuanto se relacione con los asuntos de su dependencia.
Artículo 8°.– Los miembros del Cuerpo Consultivo recibirán como remuneración de sus servicios dos libras por cada sesión a que asistan.
Artículo 9°.– El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley y dispondrá lo conveniente a su mejor ejecución.
Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.
Dada en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima, a los doce días del mes de agosto de mil novecientos veinticinco.
E. de la Piedra, Presidente del Senado
F.A. Mariátegui, Presidente de la Cámara de Diputados
M.D. González, Senador Secretario
V.A. Perochena, Diputado Secretario
Al señor Presidente de la República
Por tanto:
Mando se imprima, publique, circule y se le de el debido cumplimiento.
Casa de Gobierno, Lima a los diecinueve días del mes de agosto de mil novecientos veinticinco.

A. B. LEGUÍA
BENJAMÍN HUAMÁN DE LOS HEROS" [77].

Para el mejor cumplimiento de la mencionada Ley N° 5189, con fecha 12 de setiembre de 1925 el gobierno dictó un decreto ley precisando no solo las funciones de los miembros del Cuerpo Consultivo, sino también las atribuciones, alcances, presupuesto y duración de dicho organismo. Aquí el texto:

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Decreta:

Artículo 1°.– Los delegados en el Cuerpo Consultivo de Aranceles de Aduanas, de las Cámaras de Comercio de Lima y del Callao, de la Sociedad Nacional de Industrias, de la Sociedad Nacional Agraria y de la Sociedad Nacional de Minería, serán necesaria y respectivamente, comerciantes, industriales e ingeniero de minas diplomado.

Artículo 2°.– Las precitadas instituciones nombrarán también delegados suplentes con la misma calidad respectiva, para que reemplacen al propietario en los casos de ausencia, impedimento o vacancia.

Artículo 3°.– La duración del encargo de los cuatro ex funcionarios del ramo de aduanas y de los delegados propietarios y suplentes de las precitadas instituciones, será de un año, pudiendo ser reelegidos indefinidamente.

Artículo 4°.– La remuneración de Ley a los miembros del Cuerpo Consultivo, se pagará quincenalmente.

Artículo 5°.– Son atribuciones del presidente:

a. Abrir y cerrar las sesiones:
b. Organizar el despacho;
c. Dirigir los debates;
d. Autorizar los presupuestos;
e. Distribuir las labores de oficina e impartir las instrucciones del caso;
f. Servir de órgano regular de comunicación con las otras dependencias administrativas; y
g. Ejecutar los acuerdos del cuerpo.

Artículo 6°.– El vicepresidente reemplazará al presidente en caso de enfermedad, ausencia o licencia.

Artículo 7°.– El secretario asesorará al presidente en las labores del despacho y autorizará las actas y los documentos que así lo requieran.

Artículo 8°.– El tesorero administrará los fondos que se le encomienden.

Artículo 9°.– Los cargos a que se refieren los tres artículos precedentes se renovarán anualmente, admitiéndose la reelección.

Artículo 10°.– El número de sesiones será determinado por el volumen de los asuntos sometidos a estudio del cuerpo, no pudiendo celebrar menos de una sesión por semana.

Artículo 11°.– El quórum para las sesiones lo compondrán los dos tercios del número de miembros.

Artículo 12°.– Los acuerdos se tomarán por mayoría de votos, constando en actas suscritas por los miembros concurrentes. El presidente tendrá doble voto en caso de empate.

Artículo 13°.– Para el estudio de las materias referentes a derechos de importación o exportación, se nombrará, en la primera sesión de cada año, un cuadro de comisiones compuesta de dos o más miembros, a juicio de la presidencia, que será la que haga la propuesta.

Artículo 14°.– Los asuntos sometidos a la consideración del cuerpo serán

estudiados por estas comisiones o las que se designe especialmente para cada caso, las que emitirán dictamen escrito, sin cuyo requisito no podrán ser discutidos y votados en sesión.
Artículo 15°.– Los acuerdos relativos a modificaciones en los derechos de las tarifas en vigor deberán ser debidamente fundados.
Artículo 16°.– Las resoluciones que tome el cuerpo en asuntos que antes conocía la Junta de Arancel serán publicadas, para que lleguen a conocimiento de los interesados, quienes podrán apelar de ellas ante el Supremo Gobierno, en el plazo de diez días, contados desde la fecha de la publicación, más el término de la distancia. Vencido este sin que se haya presentado el recurso respectivo, quedará consentida la resolución del cuerpo y se devolverá el expediente a la Superintendencia General de Aduanas para que la mande ejecutar.
Artículo 17°.– El cuerpo como Junta de Arancel tendrá las atribuciones y observará los procedimientos consignados en el capítulo respectivo del código de aduanas.
Artículo 18°.– La facción de la tabla de avalúos de las mercaderías de importación deberá quedar expedita a fines de noviembre de cada año, para que publicada pueda entrar en vigor el 1° de enero siguiente.
Artículo 19°.– El cuerpo se encargará de la confrontación del texto de las tarifas y tablas sancionadas con las autógrafas legislativas y ejecutivas y de la corrección de las pruebas de las publicaciones oficiales sobre tarifas, aranceles y valorizaciones aduaneras.
Artículo 20°.– Mientras se consigna las partidas indispensables para la dotación y gastos del cuerpo, la Dirección de Contribuciones adscribirá los empleados de su oficina que juzgue idóneos para auxiliarle en sus labores.
Artículo transitorio.– La duración del encargo de los miembros designados para instalar el Cuerpo Consultivo será hasta el 31 de diciembre de 1926. La primera renovación de cargos será en la primera sesión de enero del año 1927.
Casa de Gobierno, Lima, a los dieciséis días del mes de setiembre de mil novecientos veinticinco.

A. B. LEGUÍA
B. BENJAMÍN HUAMÁN DE LOS HEROS".

Para culminar, hay que señalar que el primer directorio del Cuerpo Consultivo de Aranceles de Aduanas estuvo conformada por las siguientes personas:

Presidente	:	Luis de Izcue, director de Contribuciones
Vicepresidente	:	Benjamín Avilés, Superintendente General de Aduanas.
Secretario	:	Augusto Maurer, delegado de la Sociedad Nacional de Industrias.
Tesorero	:	Gustavo Berckemeyer, delegado de la Cámara de Comercio de Lima.
Vocales	:	Emilio Delboy, José Nicasio Mora, Ramón Cabieses y Jorge Saenz (representantes del gobierno)

Froylan E. Villamón, delegado de la Cámara de Comercio del Callao, Luis G. Miranda, delegado de la Sociedad Nacional Agraria, José R. de la Puente, delegado de la Sociedad Nacional de Minería, Guillermo Almenara, químico designado por la Facultad de Ciencias.

Miembros adscritos : Cristóbal A. Lastres (secretario)
Enrique Sotomayor (auxiliar)
Manuel Peirano (auxiliar)

Además de las medidas mencionadas, durante el Oncenio se dictaron otras, alrededor del régimen o servicio aduanero que bien vale la pena mencionar. Con fecha 7 de agosto de 1926 se dispuso que el nuevo Código de Procedimientos Aduaneros "rigiera en la aduana de Iquitos y sus anexos a partir del 1° de setiembre siguiente" (*Memoria* del ministro de Hacienda. Lima, 1927, p. LXXXI). Ese mismo año (10 de setiembre de 1926) se aprobó el proyecto de Reglamento Interior de Aduanas, presentado por Manuel J. Galup en su condición de Superintendente General accidental; constaba de 125 artículos. Al año siguiente (1927), en su *Memoria* el ministro de Hacienda refiriéndose al funcionamiento de las aduanas manifestó lo siguiente: "Durante el año 1926, las aduanas han funcionado normalmente, habiéndose obtenido de ellas mayores productos que los que arrojaron en el año anterior, no obstante, la ley de emergencia y la crisis económica que ha afectado al país por las lluvias torrenciales de 1925. En el año económico de 1° de julio de 1925 a 30 de junio de 1926, el producto líquido de las aduanas fue de Lp. 4 011 125 y en el de 1° de julio de 1926 a 30 de junio de 1927, los rendimientos han ascendido". Ese mismo año, con el deseo de mejorar el servicio aduanero de la República, "el gobierno comisionó al Superintendente General de Aduanas, Benjamín Avilés, para estudiar en los Estados Unidos el régimen de sus aduanas" y poder así extraer lo mejor para nuestro país "(*Mensaje Presidencial*. Lima, 1928, p. 58).

Una nueva reforma aduanera comenzó a surtir sus efectos por el Decreto Supremo del 13 de agosto de 1929. En su *Memoria* de ese año, el ministro de Hacienda informaba que la vigilancia en el Callao "había merecido especial atención por parte de la Superintendencia General de Aduanas". Para ese efecto "se había contratado la construcción de seis lanchas para el resguardo y se había dispuesto el alumbrado de la bahía para facilitar las operaciones marítimas y aumentar la eficacia de la intervención de los empleados de la renta".

Por esta época, el prefecto de Loreto informaba de los continuos y graves conflictos o enfrentamientos entre comerciantes y aduaneros en Iquitos. Aquí su versión:

> "Desde que el gobierno nacional, cautelando los intereses fiscales, diera a Iquitos la organización aduanera de los puertos mayores de la República, se iniciaron los eternos conflictos entre los administradores de la Aduana y los comerciantes establecidos en Loreto, que consideraron a esa institución como algo exótico e innecesario y perjudicial a sus intereses, acostumbrados como habían estado a exportar e importar los artículos y productos regionales que mejor les venía en gana".

E. EL SERVICIO DE CAPITANÍAS Y EL NUEVO REGLAMENTO DE MARINA MERCANTE Y CAPITANÍAS DE 1922

Durante el Oncenio y para efectos de organización, jurisdicción y funciones de las capitanías de puerto, en varias oportunidades el Ministerio de Marina dictó disposiciones de clasificación y jurisdicción de cada puerto del litoral. A continuación, ofrecemos una breve reseña histórica de las principales disposiciones que entonces se dictaron.

Con fecha 7 de enero de 1920, por orden del flamante ministro Juan M. Ontaneda, el Director General de Marina se dirigió al Director de Capitanías a fin de disponer que los capitanes tanto de los puertos mayores como de los menores del litoral de la República informaran a dicha dirección "con toda minuciosidad y a la brevedad posible" sobre los siguientes puntos:

1. Facilidad para la adquisición de agua potable, si los grifos están o no en los muelles; en caso de no haber muelle indicar el lugar donde se pueda hacer aguada.
2. Cantidad de víveres frescos que se puedan adquirir en un momento dado, casas comerciales que lo proporcionen.
3. Posibilidad de adquirir artículos navales en las plazas cercanas.
4. Longitud del muelle, estado en que se encuentra, número de winches instalados y potencia de ellos.
5. Facilidad para el embarque o desembarque de tropas por el muelle, y en caso de haber muelle, los lugares o caletas más cercanas y apropiada para ese objeto.
6. Estado de la mar en tiempo normal, indicando aproximadamente las épocas de bravezas y tiempo que duran y si estas interrumpen el servicio del puerto.
7. Número de remolcadores a vapor o de combustión, tonelaje, ancla y radio de acción de cada uno de ellos, indicando el propietario.
8. Número de lanchones y su capacidad, indicando el propietario.

9. Número de cisternas de agua y su tonelaje, indicando el propietario.
10. Cantidad de carbón que normalmente existe en la plaza (indicando si es nacional o extranjero) precio aproximado por tonelada.
11. Número de chatas para embarque de ganado indicando el número aproximado que puede soportar cada una, nombres de los propietarios.
12. Disponibilidad de conseguir petróleo y kerosene y en qué cantidad.
13. Vías férreas que terminan en el puerto, ancho de vías, material rodante que existe y recursos de las localidades de tránsito de la línea.

Ese mismo año 1920, una Resolución Suprema resolvió que el producto de la venta del vapor *Chalaco* (5 000 libras esterlinas) se aplicase a la compra de seis lanchas automóviles para el servicio de las capitanías. Al año siguiente, con fecha 31 de octubre de 1921, se expidió un decreto supremo de apenas dos artículos estableciendo "el uniforme e insignias que deben usar en el ejercicio de sus funciones los ciudadanos que presten sus servicios en las capitanías de los puertos mayores de la República que no pertenezcan a la Marina Militar". Aquí el singular documento:

"Art. 1°.– El uniforme para los Capitanes de Puerto y sus ayudantes de condición civil, se compondrá de las siguientes prendas:

a. Saco de paño azul marino; cuello vuelto de 5 cms. de ancho adelante y 4 cms. Atrás, prendido con un broche invisible. Entallado y corto; con una sola hilera invisible de botones negros; ribeteado con trensilla de 5 cm. de ancho, excepto en el cuello que será de 2 cm. negra de lana y seda. No llevará trensilla en las costuras de la espalda. Llevará bolsillos sin carteras de 15 cm. de largo y con trensilla de 2 cm. en la orilla superior.

   En las extremidades de las mangas llevarán tres galones de cinta negra de 9 milímetros de ancho cada uno, para los capitanes de puerto y un galón del mismo ancho para los ayudantes. La separación entre los galones será de 6 cm. distando la orilla del inferior 8 cm. del borde de la bocamanga.
b. El pantalón será de la misma tela del saco y de corte recto;
c. El uniforme de verano será de loneta kaki, de la misma forma y dimensiones, que el de paño azul y los galones en las mangas serán de la misma tela kaki e iguales dimensiones de los del saco de invierno.
d. La gorra será de forma igual a la usada en la Marina Militar, azul en invierno y de color kaki en verano, con un ancla bordada en hilado de plata de 3 cms. de longitud, debiendo ser la carrillera y visera de cuero negro charolado.

Art. 2°. – Estos uniformes serán de uso obligatorio a partir el 1° de enero de 1922".

Sin embargo, el documento más importante data del año

1922. Con fecha 27 de marzo de ese año, se nombró al capitán de navío graduados Teodosio Cabada Revoredo, para que "presente al Ministerio de Marina el 30 de abril próximo un proyecto de reformas y modificaciones del actual Código de Capitanías". El encargo fue cumplido "en la fecha señalada y con eficiencia y pulcritud". En efecto, en su *Memoria* de 1923 el ministro del ramo informaba "que por Resolución Suprema de 13 de noviembre de 1922 se había puesto en vigencia un nuevo Código de Capitanías que por ser anticuado no correspondía a las necesidades del servicio". Y agregaba en tono complacido: "El nuevo, completamente modernizado, satisface ampliamente dichas necesidades y señala las normas a que deben sujetarse las autoridades marítimas, como también los deberes y derechos de los navieros en general".

No obstante, lo anteriormente expresado, al poco tiempo el propio ministro de Marina en su *Memoria* de 1924 manifestaba que "había sido necesario modificar algunas de las disposiciones del nuevo Reglamento de la Marina Mercante y de Capitanías recientemente puesto en vigencia, ajustándolo más a las necesidades del servicio portuario y del tráfico en el litoral". ¿Y qué artículos se modificaron? Entre otros los siguientes. El 16 de junio, se sustituyó el artículo 163 relativo a la recepción de la visita del capitán de puerto a los vapores y buques de vela. El 4 de agosto se modificaron los dos siguientes artículos:

Artículo 191.– Ninguna nave podrá zarpar de los puertos de la República, sin llevar licencia de salida, rol de tripulación y la patente de sanidad. Las nacionales llevarán, además, los certificados de matrícula, de reconocimiento semestral y la patente de navegación o el certificado de Pasavante Provisional expedidos en los casos a que se contraen los artículos 354, 355 y 357.

Artículo 192.– A) Con la nave que zarpe sin licencia, si entra de otro puerto nacional, se procederá conforme se indica en el artículo 181; pero si esta se dirige al extranjero, se impondrá a su agente la multa de Lp 50 a Lp 200 según la categoría de la nave. B) Las naves procedentes de un puerto de la República, que arriben a otro litoral, están obligadas a presentar el comprobante de haber abonado los derechos de faros respectivos; la falta de este requisito obliga a nuevo pago con un cincuenta por ciento de recargo.

El 11 de agosto se modificó el artículo 367 relativo al expediente de nacionalización que deben iniciar las naves que cambian de dueño o alteren sus características. El 20 de octubre del mismo año 1924 se sustituyeron los artículos 546 y 547

concernientes a lo siguiente: las naves extrajeras harán el trabajo en sus bodegas con personal del puerto; las nacionales pueden efectuar todas sus operaciones con sus propios tripulantes. Al mes siguiente (3 de noviembre) se modificaron varios artículos que no contemplaban las necesidades de la navegación fluvial.

F. EL FALLIDO PROYECTO DE LA LEY SOBRE PRACTICAJE DE 1921

En la Legislatura Ordinaria de 1921 (10 de octubre), el senador por La Libertad, general Antonio Castro, presentó en su Cámara un proyecto de ley sobre practicaje obligatorio en las entradas de los buques a los puertos[78]. En su argumentación sostuvo: "Que es necesario que los buques que toquen en los diferentes puertos de la costa peruana o islas guaneras, cualquiera que sea su nacionalidad, estén sujetos a las mismas prácticas de seguridad que emplean todos los países para hacer entrar las naves hasta los fondeaderos, con la cual se conseguirá ponerlos a cubierto de los accidentes que pudieran ocurrir, así como dar ocupación a nuestros marinos de travesía, al mismo tiempo que proporcionar al Estado un ingreso no menor de Lp. 10 000 anuales". En tal sentido, su proyecto de ley (de apenas dos artículos) establecía:

Artículo 1°.– Establécese desde la promulgación de la presente ley, el practicaje obligatorio para la entrada a los puertos y su anclaje en los fondeaderos, de todos los buques que tengan necesidad de tocar en ellos.

Artículo 2°.– El Poder Ejecutivo dictará el reglamento respectivo, tanto para ejercer el cargo de práctico, cuanto para determinar el procedimiento y las reglas a que se sujetará este nuevo servicio.

Ocho días después, vale decir, el 18 de octubre, la Comisión de Marina de la Cámara, integrada por los senadores Julio Revoredo, Roger Luján Ripoll y por el propio autor del proyecto, recomendó su aprobación por estimarlo "de gran conveniencia y necesidad para el país"; igualmente, juzgó conveniente adicionar un artículo con el siguiente enunciado:

Artículo 3°.– El 75 por ciento de los derechos que paguen las naves, por concepto de esta ley, corresponderá al Estado, quedando el 25 por ciento restante a beneficio del práctico.

Puesto en debate el proyecto, el senador por Piura Juan Alberto Franco Echeandía, solicitó que el Ministerio de Marina informase al respecto "como autoridad en la materia". Ante este pedido, al general Castro haciendo uso de la palabra expresó:

> "Yo no veo, señor Presidente, razón por la cual se quiere postergar la discusión de este proyecto, porque demandar informe del Ministerio de Marina no es otra cosa que demorar este asunto una legislatura más; pues el tiempo de 30 días que falta para la clausura de la actual sería insuficiente para resolver un proyecto de tanta importancia.
> Cuando yo he presentado este proyecto es porque me he inspirado en la opinión de muchos marinos; estoy seguro de que el señor Ministro del Ramo no dirá nada distinto de lo que dice el proyecto. Dirá que efectivamente es un proyecto importante y que vería con satisfacción que se convirtiera en ley y sobre todo cuando se le faculta al señor Ministro para presentar un reglamento teniendo en cuenta lo que en la ley se dice. Además, es un proyecto que crea rentas apreciables al fisco y me parece que en estos momentos, tratándose de asuntos de esta naturaleza, nadie debe poner objeción alguna. Mandar este asunto a informe sería demorarlo un año más".

Infortunadamente, al no haber un acuerdo entre ambos representantes, el presidente del Senado se vio obligado a someter a votación el pedido del senador Franco Echeandía. Realizada la votación, la mayoría acordó solicitar el informe al expresado Ministerio. De esta manera, se truncó el proyecto del senador Castro[79]. Cuatro años después, el mismo senador por La Libertad presentó un nuevo proyecto disponiendo que para ser "práctico" en los puertos marítimos y fluviales e islas guaneras era indispensable pertenecer a la Marina de Guerra o Mercante Nacional. Con la aprobación de la Comisión de Marina del Senado, integrada por Eduardo Palacio, Augusto E. Bedoya y Gerardo Álvarez, la propuesta pasó a discusión. El proyecto corrió semejante suerte que el anterior.

Puede decirse, pues, que hasta el año 1932 el pilotaje y practicaje en los puertos peruanos no era obligatorio. Por lo tanto, "considerándose que la obligatoriedad, ya aplicada de antiguo en otros puertos extranjeros, debía operar en los puertos peruanos", el Congreso Nacional expidió la Ley N° 7596 de 27 de setiembre de 1932, la que fue promulgada por el Poder Ejecutivo al día siguiente. Esta ley indicaba la distribución de lo recaudado para el fomento de la navegación del Callao e Iquitos, locales de capitanías y funcionamiento de una Escuela Náutica. La citada ley es la siguiente:

> "El Congreso Constituyente
> Ha dado la Ley siguiente:
> Art. 1°.– Declárese obligatorio el Pilotaje y Practicaje en los puertos de Talara, Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Chicama, Salaverry, Supe, Huacho, Callao, Mollendo, Ilo y Pisco, para las naves extranjeras mayores de cien toneladas de registro.
> Art. 2°.– El veinte por ciento de esta renta, se dedicará a fomentar la navegación entre los puertos del Callao e Iquitos, dando preferencia a los barcos nacionales; el setenta por ciento, para la construcción de

locales para capitanías de puerto; y el diez por ciento, restante para el establecimiento y funcionamiento de una Escuela Náutica.
Art. 3°.– Esta ley comprende, también, al puerto de Iquitos y a todos los demás en que el Gobierno crea conveniente establecer el Pilotaje y Practicaje.
Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario a su cumplimiento.
Casa del Congreso, en Lima, a los veintisiete días del mes de setiembre de mil novecientos treintaidós.
Clemente J. Revilla, Presidente del Congreso
M. Wenceslao Delgado, Secretario del Congreso
C. Reátegui Morey, Secretario del Congreso
Al Señor Presidente de la República
Por tanto:
Mando se imprima, publíquese, circule y se le de el debido cumplimiento.
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiocho días del mes de setiembre de mil novecientos treinta y dos.

LUIS M. SÁNCHEZ CERRO
ALFREDO BENAVIDES".

G. LA COMPAÑÍA ADMINISTRADORA DEL GUANO Y EL TRÁFICO DEL FERTILIZANTE MARINO[80]

Constituida por Resolución Suprema del 1° de marzo de 1909, durante el primer gobierno de Leguía y a iniciativa del gran financista cubano José María Payán (el "mago de la economía peruana" en el tránsito del siglo XIX al XX), la Compañía Administradora del Guano (1909-1963) significó –en opinión de Pablo Macera (1968)– un nuevo tipo de solución al viejo problema de la explotación de las islas guaneras del Perú en el paso de ambas centurias. Solución que fue adoptada no como una medida aislada, sino más bien como parte de un programa general de reorientación de la política económica peruana, que fue puesta en ejecución con el advenimiento de la vigésima centuria. En efecto, la principal innovación respecto al periodo anterior consistió en no seguir considerando al fertilizante marino casi exclusivamente como un producto bandera de exportación, con las miras estrictamente fiscalistas de aumentar las rentas públicas y subsanar los déficits presupuestales. El guano, por el contrario, debía ser explotado en beneficio de la propia agricultura nacional, antes de venderse a los agricultores del exterior, competidores potenciales de nuestro sector agrario. En otras palabras, al maravilloso recurso natural empezó a considerársele como un factor de promoción interna, aunque, en definitiva –como bien sabemos– siempre en función, si bien indirecta, del comercio

exterior, en tanto que el sector agrícola más beneficiado habría de ser el de los grandes productos exportables de la caña de azúcar y del algodón.

Como bien se sabe, la Compañía Administradora del Guano surgió en parte por oposición a los derechos adquiridos por la Peruvian Corporation (inglesa). El origen de esta situación era el contrato suscrito por el Estado y los tenedores de la deuda externa el 11 de enero de 1890, contrato mediante el cual el gobierno del general Andrés A. Cáceres concluyó una larga negociación originada por una deuda externa cuyo monto en opinión de Rodríguez y Dancourt era discutible. Para pagarla hubo que conceder a la Peruvian Corporation el derecho de extraer el guano entonces existente (1890) hasta 2 000 000 de toneladas. Por esta Sesión, la entidad inglesa exportó en 17 años (hasta 1908) la cantidad de 866 980 toneladas del fertilizante, la mayor parte extraída de Lobos de Afuera (347 169) y Lobos de Tierra (273 024); cifras consignadas por las informaciones oficiales de entonces que –otras fuentes– eran inferiores a la cifra real.

Pero ¿cuál era la naturaleza legal de la Compañía Administradora del Guano y cuál su relación son el Estado? De acuerdo al mandato de su creación, la Compañía Administradora del Guano era una institución fiscalizada, cuya organización respondía a una realidad *sui generis*; no era exactamente una empresa privada igual a las otras, pero tampoco era una corporación estatal. El capital activo había sido aportado por los particulares, pero el Estado como tal no había renunciado a sus derechos sobre el fertilizante y sólo había efectuado una cesión condicional, casi podría decirse con un carácter de prueba y experimentación, por lo que se había previsto un plazo inicial de funcionamiento por cinco años que, en sucesivas prórrogas, llegó al medio siglo (1909-1963). La nueva compañía debía, pues, adoptar una organización que satisficiera por igual tanto a los intereses públicos como a los privados de los accionistas. En la Resolución Suprema de su fundación como en el primer Estatuto de 1909 (que fue sometido a la aprobación del Estado) se expresa este carácter mixto de la Compañía. De esta manera, el Estado no sólo señalaba normas precisas para constituir el capital, sino también referentes a la administración del guano, bien nacional que se entregaba en "comisión" a la Compañía. Incluso, los precios debían ser fijados por el gobierno, con un criterio promocional a favor de la agricultura; y los gastos de mayor monto debían contar con su autorización. En cuanto a las utilidades eran del Estado, una vez descontados todos los gastos (incluyendo bajo

este rubro los impuestos) y separando para la Compañía un 5% de comisión, pero quedando entendido que dicha comisión me pedía sobrepasar el 10% del capital efectivo erogado. Normas de esta clase que confirmaban la preeminencia del Estado dentro de la Compañía, abundan tanto en los primeros Estatutos como en los posteriores. Por el Estatuto de 1929, la Compañía Administradora del Guano (cuyas acciones habían dejado de ser nominativas) fue reconocida como una sociedad anónima que tenía a su exclusivo cargo, por concesión del Estado, la explotación del guano y su venta dentro y fuera del país (Macera, 1968).

Según la información procesada por este autor, del total del accionariado abundaban los accionistas poseedores de una a cien acciones, pero lo más notorio era la presencia de los grandes agricultores costeños, algunos de los cuales poseían más de mil acciones; entre los particulares el mayor accionista era el rico hacendado Tomás Valle (azucarero limeño). Sin embargo, no todos estos accionistas participaban o intervenían directamente en las actividades de la Compañía. La mayor parte eran los que entonces se denominaban "receptores de cupones"; es decir, que se limitaban a cobrar puntualmente sus dividendos. Esto significa que, a pesar del número elevado de accionistas, la Compañía en la práctica estuvo bajo el control de unos pocos, en quienes por diversas razones confiaban los demás. Estos pocos eran los opulentos agricultores del algodón y el azúcar deseosos (junto con sus colegas los capitalistas inversionistas extranjeros) de controlar el uso y el destino del preciado fertilizante (Macera, 1968). Esta especie de monopolio o privilegio de un grupo reducido hizo que se generalizara la percepción popular de que la Compañía "servía preferentemente los intereses del orden oligárquico representado por los algodoneros y azucareros nacionales y foráneos".

El propósito principal de la Compañía era la extracción, traslado, beneficio y venta del guano de nuestras islas a la agricultura nacional, estando también encargada de la "explotación de todos los abonos de cualquier naturaleza que puedan producirse en el país". Sin embargo –como veremos luego– no fue solamente una empresa comercial, sino además un activo e importante centro de investigación en los dominios de la agricultura costeña y la biología marina. Estaba regida por un directorio y una gerencia general. El primero constituido por 9 miembros, dos de los cuales uno representaba al Ejecutivo y el otro a la Sociedad Nacional Agraria obligatoriamente. Su oficina central se hallaba en Lima, donde actuaban el directorio y la gerencia general con el personal de las diversas secciones que

tenían a su cargo la administración y el suministro de elementos de trabajo para el personal que laboraba en las islas, en la flota de transporte, en los astilleros, en las maestranzas y en las agencias. Esas secciones eran: Contabilidad, jefaturas de bahía, dependencia de víveres, dependencia de materiales, dependencia técnica, secretaría, administración de islas, dependencia de estadística, sección ventas, caja, sección de control, agencia del Callao, sección buques, astilleros, estudios, ornitológicos, oceanográficos e ictiológicos (*Perú en cifras, 1944-1945*).

Cada una de las secciones enumeradas, contaba con el personal necesario para ejercer sus actividades, manteniendo la Compañía durante todo el año un cuerpo de guardianes en cada uno de las islas o puntas de tierra en las que se formaban los depósitos del abono marino.

Durante los meses de explotación (aquellos en los cuales se recolectaba el guano), la Compañía contrataba temporalmente el número de operarios necesarios para realizar las labores de extracción y embarque, que duraba generalmente cuatro meses. Hacia 1940, el número de obreros superaba la cifra de 3 000 por campaña.

Hay que señalar que esta mano de obra (campesinos andinos convertidos en isleños estacionales o temporales) era reclutada bajo el antiguo y oprobioso sistema del "enganche", similar al utilizado en la gran agricultura costeña de exportación y en la minería serrana. No obstante, su empleo generalizado, es pertinente mencionar que por entonces dicha modalidad laboral fue condenada por algunos intelectuales y políticos que no tenían mayores vínculos con aquellas empresas que se servían de este reclutamiento semi esclavista. Uno de sus críticos más encarnizados fue Alberto Ulloa, quien en 1912 afirmaba que dicho reclutamiento "era una figura ilegal tolerada por el abuso de la costumbre". Y agregaba: "El enganche viene a ser una sustitución disimulada de la antigua mita colonial presente en la masa laboral de hoy". De acuerdo a Macera (1968), la Compañía Administradora del Guano modificó en algo las modalidades de este enganche tradicional, pero en lo fundamental se valió de los procedimientos usuales: agentes enganchadores, adelanto de salario, pago parcial en especies, servicios adicionales de vivienda y alimento. Innovaciones suyas fueron el aislamiento excepcional en el lugar de trabajo que favorecía la fijación casi absoluta del operario y la atención médica, aunque en los primeros años fue muy irregular. Con todo, las condiciones de vida y trabajo de esos hombres, aunque superior a las muy miserables de los trabajadores del campo, siguieron siendo de

las peores; en algunos casos con un carácter inhumano. La mayor parte de esos enganchados procedían de las serranías de Ancash y Ayacucho; solo unos pocos del Callao y Pisco. El hecho que –según estadísticas de 1920-1929– el 75% de los operarios de las islas fueran originarios de la sierra, tuvo grandes consecuencias en la adaptación psicofisiológica (Macera, 1968).

Sobre las condiciones de vida y trabajo de los enganchados en las islas, los diversos testimonios recogidos por Macera (1968) señalan que, sin llegar al extremo de los tristes hacinamientos temporarios de las haciendas, continuaban siendo literalmente infrahumanas. Desde el principio en diferentes periódicos de Lima y provincias fueron denunciadas esas condiciones. Por su lado, la Compañía Administradora del Guano y el propio gobierno nombraron algunos comisionados para desmentir esos ataques. ¿Y las condiciones sanitarias? Como es lógico suponer, los trabajadores trasplantaban a las islas la patología peculiar de sus diversas regiones de origen: la helmintiasis y la disentería entre los andinos; el paludismo y las venéreas entre los costeños. A estas infecciones habría que sumar las enfermedades propias de las islas como las picaduras de garrapata, la conjuntivitis, la irritación de las mucosas, los catarros nasales y los sufrimientos de tráquea y bronquios por la aspiración del amoníaco; aspiración esta última que en algunos casos había provocado verdaderas intoxicaciones. Un testigo de esos días nos ha dejado el siguiente cuadro patético: "Sobre el dormir y vivir diarios, los habitantes de las islas no gozan de mejor estado; prácticamente se ha producido una nivelación al estado en que se encuentran los animales. En algunas islas hay canchones y tarimas de madera; pero en la mayoría las habitaciones precarias están hechas de carpas con carrizo y costales, sirviendo estos últimos también para dormir. No hay camal; las letrinas se hallan al lado de las viviendas. De día, el enjambre de moscas de los detritus reposaba en los platos de comida. De noche, las garrapatas no dejan dormir, produciendo prolongados insomnios" (testimonio de Héctor Bravo Otayza, citado por Macera, 1968). Entre 1916 y 1920, la malaria o paludismo fue uno de los grandes males que azotó a las islas. La Compañía enfrentó el problema primero mediante una selección previa de los enganchados rechazando a los palúdicos y después con medidas de profilaxis dentro de los mismos centros de trabajo. Hacia 1925 la proporción de palúdicos era relativamente baja y variaba entre el 5 y el 10% según los lugares. Otra enfermedad isleña era el beriberi, afección carencial determinada por la ausencia de una dieta que compensara los efectos de adaptación de los enganchados serranos.

¿Y qué de las relaciones interpersonales en las islas? El mencionado testigo refiere de los continuos conflictos sociales que se producían dentro de una sociedad de hombres heterogéneos, enfermos e insomnios que estacionalmente eran reunidos en esos lugares aislados. Las peleas eran frecuentes y obligaron a la instalación de una policía especial. Había un desarrollado sentido de competencia entre costeños y serranos que era estimulado por los capataces de la Compañía para procurar un mayor rendimiento en el trabajo. Según observaron los médicos, el trabajador de la costa parecía adaptarse mejor a las islas y su adaptación se manifestaba con la alegría. En cambio, los serranos permanecían tristes y en las noches tocaban sus quenas. La promiscuidad en que todos vivían y el hecho que durante un tiempo acudieran a las islas tanto adultos como menores, produjo "una lamentable confusión de instintos", siendo frecuente los casos de pederastia y sodomía.

Este era, pues, en síntesis, el cuadro social y humano que cotidianamente se vivía en las islas y que prácticamente prevaleció hasta el inicio de la década de 1930. Para el trabajo en las islas, la Compañía contaba con tractores, grúas, cabrias, decauvilles, cablecarriles, etc. Igualmente, los talleres de maestranza y los astilleros contaban con los equipos indispensables para realizar las operaciones de los elementos de trabajo y para la construcción de embarcaciones menores. El laboratorio de la sección técnica estaba montado para realizar los análisis del guano, así como los de tierra de cultivo y productos industriales agrícolas.

Según lo señalado por distintas fuentes, la Compañía Administradora del Guano tuvo desde el principio (además de su confrontación con la Peruvian Corporation) dos serios problemas: a) el de la extracción del guano de las islas y su transporte a los puertos; y b) el de la distribución del abono entre los agricultores. Ambas acciones –dice Macera (1968)– suponían una serie de complejas soluciones previas como: organización del trabajo, equipamiento de inmuebles, evaluación del recurso natural, determinación de los costos, regularización y formalización de relaciones jurídicas, acopio de información técnica, etc.

Con la finalidad de evaluar permanentemente el prodigioso recurso natural y de optimizar su labor en el medio marino, la Compañía recurrió a la zonificación de las islas, tomando como eje el puerto del Callao. Las dividió en dos zonas principales: Zona Norte y Zona Sur. Cada una de ellas estaba a cargo de un jefe (a menudo oficial de Marina) y la integraban numerosos grupos de islas y puntas de tierras que sumaban un total de 27 grupos de islas e islotes y 17 puntos de tierra. Los depósitos guaneros

se explotaban generalmente siguiendo la rotación bienal. El periodo de extracción se fijaba de acuerdo con la biología de las aves, "escogiendo el momento en el que los fenómenos de reproducción se han cumplido normalmente y tratando de trabajar cada unidad en el menor tiempo posible, a fin de dejar en libertad a la población aviar que mora en ellas". El promedio de tiempo de explotación de cada isla duraba entre 15 y 35 días. El modo de operar era el siguiente: tractores del tipo oruga extraían el guano de la superficie, utilizando para ello arados de discos; cuando la superficie no lo permitía, se recurría a la energía humana: hombres a mano y con pico extraían el guano. Inmediatamente se procedía al embarque y transporte.

Obviamente, lo anterior suponía el conocimiento previo del potencial de los diversos depósitos y una proyección de su desarrollo con las consiguientes medidas promocionales y de protección que técnicamente se recomendaran. En este sentido la Compañía no podía seguir actuando como al momento de su fundación, es decir, agotando sin escrúpulos una riqueza renovable. Había que solicitar el concurso de geógrafos y biólogos, estadísticos y agrónomos, de modo que se contara con un inventario completo de las islas y sus aves guaneras. Todo ello significaba diseñar e implementar un programa técnico–científico de carácter multidisciplinar. Desde luego que esa labor fue larga y costosa y, sobre todo, mal comprendida. No faltan en los periódicos de la época –dice Macera (1968)– quejas de los mismos agricultores contra los gastos de la Compañía, que ellos consideraban excesivos, en el pago de misiones y servicios científicos. Pero tanto el directorio como los primeros asesores técnicos (y entre todos, el ingeniero agrónomo José Antonio de Lavalle), consiguieran imponer su criterio y hacer entender que todos aquellos gastos tachados de superfluos eran indispensables para el desenvolvimiento económico de la empresa.

Bajo este convencimiento –prosigue dicho autor– la Compañía Administradora del Guano tuvo que actualizar en primer lugar los mapas del litoral peruano y precisar la exacta ubicación de todos las islas, morros y puntos habitadas por las diferentes especies de aves productoras del guano. Para ello se utilizaron primeramente los informes de la Marina de Guerra y las cartas que algunos viajeros extranjeros del siglo XIX habían publicado. Los viajes de los propios técnicos de la Compañía o de oficiales de la Armada (comisionados por el gobierno) permitieron que entre 1909 y 1925 se contara ya con una descripción minuciosa de las islas; adicionalmente, se dispuso un levantamiento topográfico de cada isla y un estudio de sus condiciones climáticas. Gran parte de ese

trabajo fue realizado por el equipo de colaboradores peruanos (que dirigía el indicado Lavalle) y más tarde por misiones de técnicos extranjeros. Ya en 1919, la Compañía había conseguido instalar estaciones meteorológicas y organizar un servicio permanente de partes semanales que eran registrados y examinados después en las oficinas centrales de Lima. Pero, al lado de los mapas y los levantamientos topográficos, la Compañía promovió la investigación de los biólogos en las islas (Macera, 1968).

Para la venta y distribución del fertilizante marino, la Compañía poseía agencias propias a lo largo de toda la costa, en los centros agrícolas principales, así como en la sierra, en cuyas oficinas los agricultores formulaban sus respectivos pedidos. Como veremos luego, desde la iniciación de las gestiones de la Compañía en 1909, la producción del guano se fue incrementando gracias a las medidas tomadas para este fin, entre ellas las siguientes:

a. Protección a las aves, con una estricta clausura de los depósitos durante las épocas de cría.
b. Acortamiento del tiempo de explotación de las islas debido a la adopción del trabajo mecanizado, lo que prolongaba el tiempo de permanencia de las aves en las islas.
c. Limpieza y arreglo de la superficie de los depósitos, construcción de muros de contención y plataformas.
d. Actuación de la Policía Pesquera a fin de erradicar la pesca con explosivos, eliminando gran cantidad se peces en los centros donde las aves se alimentaban.
e. Perfeccionamiento de los sistemas de recolección y transporte del fertilizante marino.

Ahora bien, hasta antes de la conformación de la Compañía en 1909, la explotación y exportación del guano (de acuerdo, a lo convenido en el contrato Grace) corrió a cargo de la Peruvian Corporation (empresa inglesa). Al asumir su explotación y embarque, la Compañía tomó el control efectivo y directo de las cantidades de fertilizante que se extraía con ese fin. Hasta el año 1920, es decir en aproximadamente un cuarto de siglo, las cifras oficiales fueron de 1 237 128 toneladas; en los años subsiguientes (1920-1928) se extrajeron 138 000 toneladas más. En palabras de Macera (1968), puede decirse que a partir de 1915 y hasta 1929 se dio un periodo de estabilización y pleno desarrollo de la Compañía. Fue la fase "clásica" donde ocurrió la organización definitiva de los modos de producción.

Cabe indicar que, por Resolución Suprema de 27 de enero de 1919, el gobierno de José Pardo decidió la creación de una nueva Compañía Administradora del Guano (el texto fue publicado íntegramente por *El Comercio*. Lima, 31 de enero de 1919, p. 3).

Sin embargo, dos meses después (por Resolución Suprema del 29 de marzo de 1919) y la luz de los informes de la Sociedad Nacional Agraria y de la Cámara de Comercio de Lima, dicho gobierno procedió a la reorganización de la flamante Compañía en los términos siguientes:

"Lima, 29 marzo 1919

Vistos los números 563 y C-150 de la Sociedad Nacional Agraria y de la Cámara de Comercio de Lima, dando cuenta del resultado de la suscripción que conforme a la ley 3069 se les encargó convocar para la formación de la nueva Compañía Administradora del Guano, de los que resulta que solo se han solicitado 13 481 acciones, por lo que es llegado el momento de proceder con arreglo a lo dispuesto en la cláusula 10ª. de la citada ley, adoptar las medidas que demanda el conveniente y oportuno aprovisionamiento del guano, en la forma que la misma ley prescribe para su extracción y venta con destino a la agricultura nacional y teniéndose a la vez en cuenta esa petición.

Se resuelve:

Reorganícese la actual Compañía Administradora del Guano con las modificaciones siguientes:

1° La Compañía elevará su capital a la suma de Lp. 100 000 (Cien mil libras de oro peruanas) divididos en 100 000 acciones de Lp. 1,0,00 cada una, en esta forma
   a) Lp. 30 000,0,00
   b) Lp. 70 000,0,00

   En igual número de acciones de la actual Compañía, acciones restantes que serán emitidas en la forma y oportunidad que se determine en los estatutos de la Compañía reorganizada, a las que tendrían preferencia los suscritos de las 13 481 acciones, solicitadas de conformidad con la Resolución Suprema de 12 de febrero último por intermedio de la Sociedad Nacional Agraria y de la Cámara de Comercio de Lima, que así lo deseen los actuales accionistas y agricultores. Ninguna persona o entidad podrá poseer más de 4 000 acciones.

2° La duración del contrato será de cinco años, que comenzarán a contarse desde el 1° de abril de 1919, pero en ningún caso se privará a la Compañía de la administración y venta del guano mientras no se le haya abonado por el Gobierno las sumas que por cualquier concepto pudiera adeudársele, considerándose el contrato como formalizado hasta la cancelación total de dicha deuda.

3° El Estado venderá el guano a los agricultores según análisis de la muestra respectiva tomada en el puerto de embarque al precio de S/. 2,50 (dos soles con cincuenta centavos) por cada uno por ciento de azoe contenido en la tonelada de 920 kilogramos, peso neto. La Compañía cobrará, además, a los agricultores todos los gastos que se originen de la extracción del guano, embarques de los fletes marítimos y terrestres, descarga en el puerto de destino, premios de seguro, gastos de venta y depósito, almacenaje, comisiones y el importe de los envases que la Compañía adquirirá por cuenta de los agricultores con la oportunidad debida, los gastos de administración y generales, los de vigilancia de guaneros, el castigo anual que proporcionalmente corresponde efectuarse en la cuenta 'muebles, inmuebles, casas y

muelles, maquinarias y demás elementos, a juicio del Directorio', una comisión que sea bastante para abonar a los accionistas un dividendo de diez por ciento anual, sobre el monto del capital erogado y cubrir, además, el tanto por ciento correspondiente al Directorio y Gerente en conformidad con los Estatutos. Así mismo, la compañía hará efectivo de los agricultores los impuestos establecidos por la Ley de 23 de octubre de 1888, y por ley N° 2246, a favor de la Sociedad de Beneficencia, Fondos de Instrucción, Colegio de Nuestra Señora de Guadalupe y Municipalidad de Ancón, en conformidad con la Resolución Suprema de mayo 9 de 1910.

4° Cobrará, además, en los casos que sea necesario transportar el guano por ferrocarril, lo que este servicio representante, conforme al artículo 6°.

5° Gozarán de rebaja del 50% sobre la parte de precio que corresponde percibir al Gobierno:
   a) Los agricultores que sean propietarios o arrendatarios, que dediquen sus tierras al cultivo exclusivo de frutos, alimentación y forrajes.
   b) Los propietarios o arrendatarios de fundos situados en la costa a más de 70 kilómetros de una estación terminal de ferrocarril o del puerto de desembarque y que tengan que transportar el guano por acémilas.
   c) Los agricultores de la sierra.

6° El guano será considerado en todos los ferrocarriles y muelles como carga del Estado, para la aplicación de tarifas.

7° La Compañía tendrá bajo su control todos los yacimientos de esta sustancia, sea que estuviesen ubicados en las islas o en el litoral, sin intervención de otra entidad.

8° La extracción del guano que verifique la Peruvian Corporation Ltd., una vez satisfechas las necesidades de la agricultura nacional, será contratada por la Administración, la que señalará islas y periodo de explotación y extracción que irá al límite establecido por el contrato de cancelación de la deuda externa.

9° La compañía construirá y adquirirá por cuenta del Gobierno los depósitos, casas, muebles, maquinarias, embarcaciones, enseres, oficinas y demás elementos que considere necesarios para el servicio del ramo, debiendo recabar autorización expresa del Gobierno, para el desembolso que demande la construcción o adquisición, cada vez que esta exceda de Lp. 300,0,00 y cuando se trate de obras, acompañar el presupuesto pormenorizado.

10° Al vencimiento del contrato, el Gobierno pagará sus intereses, a la Compañía, al contado, en efectivo y el saldo que la cuenta muebles e inmuebles arroje, recibiendo los objetos adquiridos en el estado en que se encuentren y sin más deterioro que el que sea resultado de su uso natural.

11° Las existencias del guano, sacos vacíos, material de trabajo, etc., que la Compañía tenga en sus depósitos al vencimiento del contrato, serán también abonados por el Gobierno al contado y en efectivo, calculados al inicio que resultó la liquidación respectiva.

12° La Compañía tomará posesión de todos los depósitos de guano existentes en el litoral, en las islas e islotes de la costa, sobre los que ejercerá la vigilancia necesaria para impedir la destrucción de las aves,

extracción clandestina del guano y de los huevos, imponiendo a los contraventores las penas a que se refieren las disposiciones en vigor. Deberá, asimismo, proceder a la destrucción de gallinazos, gaviotas y buitres, por ser perjudiciales a la reproducción del guano, y hará la limpieza de las islas que se exploten cuidando de arrojar las piedras al mar a fin de obtener mayor espacio para la anidación de las aves.

13° La Compañía será la única encargada, cada vez que el Gobierno lo determine, y por cuenta de este, de efectuar la caza de lobos marinos, en el litoral y en las islas, como de la venta de las pieles y aceite, cobrando por esta labor que procurará verificar con sus propios elementos, la comisión de 5% sobre el producto líquido que resulte después de deducir los gastos.

14° La administración de los faros actualmente existentes en la costa y la de los que el Gobierno acordare establecer como la de las luces fijas y boyas, etc., correrá a cargo de la Compañía, la que efectuará los gastos que ese servicio demande, con cargo a la cuenta del Gobierno, sin remuneración alguna de conformidad con la Resolución Suprema respectiva.

15° Correrá igualmente a cargo de la Compañía la administración del transporte nacional chalaco, en las condiciones establecidas en la Resolución Suprema de 9 de abril de 1918.

16° La Compañía modificará sus Estatutos en consonancia con esta base dentro del plazo de ocho días, los mismos que serán sometidos a la aprobación del Gobierno, para su elevación a Escritura Pública, y sean puestos en vigor, mientras tanto regirán los actuales Estatutos.

Dese cuenta a la próxima Legislatura Ordinaria
Comuníquese, regístrese, archívese
Rúbrica del señor Presidente

ESCARDÓ".

Con fecha 3 de setiembre de 1919 (a dos meses del autogolpe del 4 de julio) se nombró Interventor Fiscal para el carguío del guano al capitán de navío, José M. Olivera, en lugar del capitán de navío graduado, José M. Tirado. Dos meses después (17 de noviembre) se autorizó a la Compañía Administradora del Guano "para que corra con todos los gastos de la instalación del faro de Punta Coles". El 7 de abril del año siguiente, Olivera (que pasó a otra colocación) fue reemplazado por el capitán de navío César Bielich (Garaycochea, T. 4).

Hacia marzo de 1922, la flota de la Compañía estaba integrada por las siguientes embarcaciones:

- Vapor: *Tres Hermanos*
- Vapor remolcador: *Alcatraz*
- Barca: *Ballestas*
- Pailebotes: *Piquera, Marabí, Nina, San Luis, Patillo, San Pedro.*
- Lanchas remolcadoras: *Don Pablo, Guañape, Mazorca, Mollendo, Paquita.*

- En administración: barca *Claudia*
- En construcción: pailebote tanque *Sarcillo*
- Otros elementos: 40 lanchas para cargar guano, 6 botes de vela y 8 chalanas.

Hay que señalar que, frente al problema del transporte, la Compañía adoptó la misma política que había desarrollado con la extracción. Preparó sus equipos para asumir este renglón de actividades y ya al término de la Primera Guerra Mundial contaba con una infraestructura móvil bastante considerable. Esta flota fue aumentando los años siguientes y al concluir el Oncenio, los vapores, buques motores, veleros, lanchas, etc. representaba la más alta (882 673 soles) dentro de su Cuenta de Muebles e Inmuebles estimada en 1 244 151 de soles (Macera, 1968).

Con fecha 2 de marzo de 1921, el gobierno estableció un calendario con las islas y las fechas que la Compañía Administradora del Guano podría explotar en beneficio del agro nacional. Aquí el texto correspondiente:

> "Lima, 2 de marzo de 1921.
> Visto el oficio N° 21 de la Compañía Administradora del Guano con la relación de las guaneras que contienen el abono; en virtud del informe del Inspector Fiscal de este servicio, indicando las fechas en que pueden ser explotadas y en armonía con lo establecido en los artículos 3° y 4° del decreto de 15 de febrero de 1916.
> Se resuelve:
> La compañía Administradora del Guano, para la agricultura del país, podrá explotar los depósitos que a continuación se indican, en las fechas siguientes: Macabí 1° de abril; Guañape Bajo 12 de abril; Pescadores 1° de abril; Pachacamac 1° id.; Palominos 1° id.; Ballestas 15 id. Chincha Sur 15 id.
> Regístrese y comuníquese
> Rúbrica del Presidente
>
> *FUCHS".*

El 5 de abril de 1922 se decretó que el Inspector Fiscal percibiese "el haber y los emolumentos de su clase". El 19 de julio del mismo año, otro decreto supremo concedió a la Compañía Administradora del Guano" un terreno en Ancón para establecer un varadero". El 20 de setiembre se tipificaron "las penas para el contrabando del guano". Dos años después (1924), el gobierno concedió a la Compañía la atribución de administrar el monopolio del salitre" con el doble propósito de resguardar nuestro fertilizante marino de su competencia con otros abonos y de que su abastecimiento beneficie de preferencia a nuestros agricultores" (Leguía, *Mensaje Presidencial*, 1924). En el mismo documento, el mandatario lambayecano agregó: "La Compañía

pronto tendrá un local propio con laboratorio y los servicios que la capaciten para desarrollar una propaganda eficaz en favor del empleo científico del guano, sobre todo en la sierra, que es donde menos se le usa en la actualidad".

Sobre la producción guanera, el documento consigna cifras interesantes que vale la pena reproducir. Por ejemplo, señala que en la compaña concluida el 30 de marzo de 1924 la producción del abono marino sumó la cifra de 94 960 toneladas; cantidad que excedió en 26 646 toneladas respecto a la campaña anterior. La cantidad de guano vendido a la agricultura nacional ascendió a 93 408 toneladas, que representó el más alto consumo anual hasta esa fecha, excediendo en 24 122 toneladas al de la anterior campaña. Y agrega: "Para la campaña en curso han sido solicitadas por esa industria 114 784 toneladas, lo que representa un incremento de 21 376 toneladas sobre el consumo de la anterior". El producto líquido percibido por el fisco por la venta del guano para el consumo interno ascendió en la última campaña a 280 584 libras peruanas" que es el más alto obtenido hasta la fecha y que ha excedido en 59 156 libras peruanas a aquel del año anterior". Por otro lado, "se ha logrado estimular en proporción considerable la producción de guano de alta ley en la mayor parte de los depósitos del litoral". De este modo, la producción se reflejó en las siguientes cifras:

- En la isla de Asia, cuya más elevada producción fue de 14 942 toneladas en la decimotercera campaña, produjo en la última 30 864 toneladas.
- El grupo de Macabí, que en la decimosegunda campaña suministró 7 507 toneladas, produjo en la que terminó en marzo de 1924 la cifra de 19 785 toneladas.

Por Resolución Suprema de 13 de marzo de 1925 y "siendo de toda urgencia que la compañía administradora del Guano cuente con todos los medios para movilizar el fertilizante", se le autorizó para invertir hasta 9 300 libras peruanas en la construcción de un desvío en la línea férrea que da acceso al muelle de Huacho, a efecto de evitar la destrucción de la balanza de la propiedad de la Compañía ubicada sobre el único ramal existente.

Al mes siguiente (16 de abril) a través de otra Resolución Suprema, se dispuso "que en los muelles fiscales se cobrará por el desembarque el guano, además de los gastos de cuadrilla, un 30% en la tasa que en cada uno de ellos corresponda según tarifa" (*Memoria* del ministro de Hacienda. Lima, 1925, anexos 374 y 377).

Por su lado, en su *Memoria* de 1929 el ministro de Hacienda consignó la siguiente información estadística vinculada a la explotación del fertilizante marino por la Compañía Administradora del Guano:

- Producción para la industria nacional..... 118 764 toneladas
- Exportación al exterior…….. 7 618 ”
  Total..... 36 382 ”
- Producción de la campaña anterior…..... 85 318 ”
- Diferencia a favor del bienio 1928-29……..... 51 064 ”
- Producto líquido para el gobierno…..... 369 506 libras peruanas

El mismo funcionario informaba que el servicio de la flamante Policía Pesquera del Litoral había sido destacado a la Compañía Administradora del Guano” para proteger de supervivencia y el desarrollo de las aves guaneras e impedir la pesca con dinamita”. Y agregaba: “Es de esperarse que con esta necesaria medida se produzca un incremento en la producción del abono en los próximos años”.

3. LA ACTIVIDAD PESQUERA

A. LA FUNDACIÓN DE LA ESCUELA DE PESQUERÍA Y SALAZÓN EN 1920[81]

En el último trimestre de 1918, el entonces ministro de Hacienda y presidente del Comité de Subsistencias, Víctor M. Maúrtua, remitió al Ministerio de Fomento un proyecto orientado a la creación de una Escuela de Pesquería que –en su opinión– ofrecía múltiples y palpables beneficios para la colectividad. Infortunadamente, el proyecto no tuvo la acogida esperada y se perdió en la maraña documental de la incipiente burocracia. Fue el diario *El Comercio* en su edición del martes 11 de marzo de 1919 el que, a través de una extensa y bien documentada nota, recordó la existencia de tan singular iniciativa, su importancia y los motivos de su inexplicable postergación. Aquí la nota periodística en su integridad:

> “Sensible es que el Ministerio de Fomento haya olvidado en sus archivos la importante iniciativa que, con el objeto de propender el abaratamiento del pescado, hiciera pública el ex ministro de Hacienda el doctor Víctor M. Maúrtua y que, redactada en forma de un decreto supremo, fue remitida para su estudio y aprobación al despacho de Fomento.

No se había olvidado tal vez los esfuerzos que el extinguido comité de subsistencia, que presidia el funcionario de Hacienda, llevó a cabo para conseguir que se redujeran los precios a los cuales se expendía el pescado en los mercados de la capital, con el objeto de poner así al alcance de las clases menos acomodadas de la sociedad, que sufrían intensamente los efectos de la crisis producida por el encarecimiento de las subsistencias, un alimento que por sus cualidades nutritivas puede reemplazar a la carne, y es efectivamente en todas partes el competidor natural de este artículo, que por su alto valor habitual se sustrae al consumo de los hogares modestos.

Desgraciadamente, los intereses que se sintieron profundamente afectados por las medidas que trató de poner en práctica el mencionado comité destruyendo el complicado mecanismo de la venta que encarece entre nosotros el pescado, suscitaron dificultades que hicieron prácticamente irrealizable el buen propósito de esa institución.

Entre las medidas, sin embargo lo que se refería a la creación de una escuela de pesquería constituida a base de alumnos de la correccional y dirigida por un técnico diplomado en la escuela pesquera del Japón era, sin duda, la más apropiada para resolver el problema del abaratamiento de los peces desde que no sólo habría de contribuir a formar un personal de pescadores idóneo que ejerciera la industria en forma científica, sino que tenía la virtud de ser el medio más eficaz para obtener el inmediato abaratamiento del artículo.

La experiencia ha demostrado en efecto, que son dos las causas por las cuales el pescado llega a alcanzar los altos precios a que se expende entre nosotros haciendo de este alimento, que en todas partes se mantiene siempre al alcance de las clases menesterosas, un artículo de lujo en el Perú.

Es, de un lado, la forma rutinaria en que se realiza la pesca por los matriculados que tiene de la industria un concepto primitivo y desconocen en su mayoría las medidas que es preciso adoptar para que, al propio tiempo que la pesca abunda se conserven las fuentes de las mismas impidiendo que los peces, hostigados sin control, huyan de la zona en que habitualmente se desarrollan; y es, de otro, la manera como se halla organizada la industria misma, dentro de cuyo mecanismo un sistema absurdo de habilitaciones innecesarias y perjudiciales hace que el pescador pierda su independencia y que el artículo que obtiene mediante su trabajo se convierta en objeto de especulación exagerada en manos de la serie de intermediarios que lo llevan hasta ponerlo al alcance del público.

El proyecto que, haciendo uso de la ley autoritativa dictada por el Congreso para que el gobierno propendiera al abaratamiento de las subsistencias elaboró el doctor Maúrtua, contemplaba ampliamente estos dos factores de la carestía del pescado, y los resolvía en forma que no podría herir ningún interés y que redundaría en provecho inmediato del público, desde que el producto de la pesca que efectuaran durante sus viajes diarios de estudio, los alumnos de la escuela iba a ser puesto a la venta en nuestros mercados.

Desgraciadamente, parece que, elevado al acuerdo el decreto a que nos referimos se encontró que la facultad de tratar y resolver la cuestión relativa a la creación de escuelas industriales correspondía al Ministerio de Fomento, y, por este motivo, el proyecto fue enviado a ese despacho.

> Casi medio año ha transcurrido desde entonces el técnico japonés contratado por el gobierno llegó a este capital y comenzó a percibir el haber que, según el convenio le correspondía y el capitán de puerto del Callao, comandante Pimentel que habría que ejercer la supervigilancia de la escuela de pesquería presentó al efecto un importante reglamento, conforme al cual ese instituto puede fundarse y funcionar sin que represente desembolso apreciable para el fisco.
> Sin embargo, la escuela de pesquería no se ha fundado; y este olvido es tanto más lamentable cuanto que fácilmente se perciben las ventajas que el público habría reportado en el tiempo transcurrido con el funcionamiento de un instituto que, evidentemente, constituye una medida acortada y provechosa.
> Ojalá que hoy, que torna a sentirse con gran intensidad la crisis producida por el encarecimiento de la vida, se exhume el proyecto en referencia y se ponga en práctica a la mayor brevedad, respondiéndose así al clamor general que aboga por que se adopten medidas que tiendan a conjurar el daño que la vida cara ocasiona a la colectividad".

Probablemente como respuesta a esta detallada información denunciando la incuria gubernamental, en su *Memoria* de 1919 el ministro de Fomento y Obras Públicas refiriéndose a la actividad pesquera en general manifestó: "En la actualidad, la pesquería sigue en manos de pequeños grupos (gremios) que la practican con métodos casi primitivos y de manera arbitraria e indiscriminada. No existe aún ninguna empresa pesquera ni se cuida la exportación de pescado conservado o salado, no obstante, la posibilidad de que en el litoral peruano esta industria prospere enormemente para beneficio de todos". Desde esta perspectiva, puede decirse que la respuesta de la administración leguiísta fue efectista e inmediata. En efecto, obedeciendo, por un lado, al clamor ciudadano frente al alza de las subsistencias y, por otro, a la necesidad de optimizar la actividad pesquera en términos de preparación, capacitación y rentabilidad, el gobierno (a través del indicado Ministerio) autorizó la creación de una Escuela de Pesquería y Salazón en el Callao (Ley N° 357). La iniciativa oficial –como veremos de inmediato– provino del Congreso Regional del Centro con sede en Huancayo. Sin embargo, hay que recordar que el interés por fundar una entidad de esa índole ya flotaba en el ánimo no sólo de la Compañía Administradora del Guano, sino también en el pensamiento de muchos científicos de comienzos del siglo XX, entre ellos R.C. Murphy y E. Schweigger. Todos coincidían en que la actividad pesquera, con escasa variante, operaba según modelos tradicionales de la época colonial e, incluso, preincaica; por lo tanto, era menester modernizarla a través de la existencia de una institución educativa que, en manos del Estado, propendiese a innovar los métodos de pesca y educar a los trabajadores.

Sobre este caso, la preocupación de la indicada Compañía (a través de su Comisión Técnica) fue permanente y constante. Planteó la creación de una Escuela de Pesquería con un presupuesto inicial de 150 000 soles que sería financiado con las matrículas de pesca y los derechos de importación sobre derivados de la pesca. En este sentido, desde el primer momento cuando la Compañía tomó a su cargo las islas consideró que esa pesca tal como era practicada era contraria a sus intereses y al mantenimiento y progreso de las aves. Los pescadores en un 75% usaban la dinamita, llegaban hasta las playas de las islas molestando a las aves y, lo que, es más, desde hacía mucho tiempo habían instalado habitaciones temporales en las mismas islas donde en algunos casos efectuaban la salazón del pescado. En 1919, por ejemplo, en el grupo de Lobos de Afuera había 36 botes, 2 balandras y 136 pescadores adultos, sin contar a los jóvenes. En otras islas, mientras no se generalizó el servicio de guardianías se presentaban situaciones similares. El gobierno –como se verá en el epígrafe siguiente– accedió a las peticiones de la Compañía Administradora del Guano y reglamentó la pesca, prohibiendo la dinamita y la recolección de conchas en ciertos periodos; pero a menudo las mismas capitanías de puerto y las autoridades encargadas de cumplir esas disposiciones se identificaban más con los pescadores (e indirectamente con su propio consumo familiar) que con la Compañía que, dígase de paso, encontró en todo esto una nueva fuente de impopularidad (Macera, 1968).

Ahora bien, la primera medida del régimen leguíista para materializar la creación de la tan ansiada Escuela de Pesquería fue solicitar a los miembros de la Armada Nacional propuestas de organización e implementación acordes a nuestra realidad.

Cumplida esa meta, con fecha 14 de setiembre de 1920 el gobierno oficializó dicha creación a través de la siguiente ley:

> "El Presidente de la República
> Por cuanto el Congreso Regional del Centro ha dado la ley siguiente:
> El Congreso Regional del Centro ha dado la ley siguiente:
> Artículo 1°. El Gobierno procederá a la implantación de una Escuela de Pesquería y Salazón en el puerto del Callao, prefiriendo para ello el plan propuesto por el Capitán de Navío don Augusto R. Pimentel.
> Artículo 2°. Consígnese en el Presupuesto General de la República, la suma de tres mil libras peruanas que importa la instalación de la referida Escuela.
> Artículo 3°. Para el sostenimiento de la Escuela de Pesquería y Salazón y sólo mientras su funcionamiento no produzca utilidades, el Gobierno la atenderá con la suma de doscientas libras mensuales.
> Artículo 4°. El pescado que provenga de la Escuela será vendido a precios que fijará la Dirección de Subsistencias en los mercados de Lima y Callao, procediéndose a salarse el sobrante, que será remitido para su venta, por

intermedio de la Compañía Salinera, a las ciudades de la Región del Centro.
Artículo 5°. Las utilidades que produzca la Escuela una vez normalizado su funcionamiento, se dedicarán de preferencia a la instalación de faros en la costa central, al estudio del plano de lo mismo y a los estudios oceanográficos relacionados con ella.
Artículo 6°. El Gobierno dictará las Resoluciones necesarias al perfeccionamiento de esta ley, quedando autorizado para decretar la abolición de la matrícula de pescadores del Callao y la libertad absoluta de la pesca, si fuesen necesarias al buen éxito de la Escuela que se crea.
Artículo 7°. Los alumnos que se diplomen en la Escuela de Pesquería y Salazón deben prestar servicios al Estado, de acuerdo a su profesión, el periodo de tiempo y en las condiciones que el Gobierno le fije.
Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.
Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Regional del Centro, en Huancayo, a los seis días del mes de julio de mil novecientos veinte.
Carlos Enrique Paz Soldán, Presidente del Congreso
Manuel Sánchez Palacios, Diputado Secretario
Eduardo Escribens Correa, Diputado Secretario
Al señor Presidente de la República
Por tanto:
Mando se imprima, publique y se le dé el debido cumplimiento
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a las catorce días del mes de setiembre de mil novecientos veinte.

A.B. LEGUÍA
J. EGO AGUIRRE" [82].

Al empezar el nuevo año (1° de enero de 1921), se dispuso que el indicado jefe naval (capitán de navío Augusto R. Pimentel) pasase a disposición del Ministerio de Fomento con el propósito de atender a los trabajos preparatorios que sean necesarios llevar a cabo para el establecimiento de la flamante institución con el haber y las gratificaciones que corresponden a su clase militar"[83]. Con esta designación, quedó sin efecto la Resolución Suprema de fecha 25 de octubre del año anterior por lo cual se le había nombrado capitán de puerto de Puno. Por Resolución Suprema de fecha 21 de julio de 1922 se dispuso que la Escuela pasase a disposición del Ministerio de Marina. Aquí el texto del dispositivo:

"Lima, 21 de julio de 1922
Habiéndose completado la organización y funcionamiento de la Escuela de Pesquería del Callao, y ejerciéndose la industria a que se destina con la intervención de las autoridades marítimas dependientes del Ministerio de Marina;
SE RESUELVE:
Póngase a la Escuela de Pesquería del Callao, a disposición del Ministerio de Marina.
Regístrese, comuníquese y publíquese
Rúbrica del Presidente de la República

L. CURLETTI" [84].

En tales circunstancias, el 22 de agosto del mismo año el comandante Pimentel fue nombrado director y subdirector lo había sido once días antes el capitán de corbeta Aurelio de la Guerra[85]. En la indicada fecha (22 de agosto), el flamante director (por encargo del ministro de Marina) dirigió un oficio al prefecto del Callao señalando los requisitos que debían cumplir los postulantes a ese centro educativo. Aquí el documento:

"Lima, agosto 22 de 1922
Señor Coronel Prefecto de la Provincia Constitucional del Callao.
El señor Ministro del Ramo, me encarga manifestar a Ud., que siendo conveniente precisar ciertas condiciones físicas, así como morales que deben presentar los menores que remitan las autoridades con el fin de ingresar a la Escuela de Pesquería, se hace necesario un prolijo examen de dichos candidatos en la forma siguiente:
Ser mayores de 15 años, que sepan leer, someterse a un examen médico en que acredite la capacidad física para el servicio, constancia comprobada sobre los antecedentes de conducta y de que no son convictos de faltas o culpas policiales, de que su ingreso a la Escuela es por voluntad propia o con el consentimiento de su padres o tutores; para lo cual se acreditará con una constancia escrita.
Espero pues que su digno despacho tomará en cuenta estas indicaciones para un futuro próximo, lo que reportará en beneficio del mencionado Instituto.
Dios guarde a Ud.

AUGUSTO R. PIMENTEL
DIRECTOR".

Seis días después (28 de agosto) se designó el siguiente personal civil subalterno con sus sueldos respectivos:

Un maestro de víveres	Con Lp. 10
Un maestro de pesca	" " 7
Un cocinero	" " 7
Un maestro de labores	" " 7

Veinte alumnos sin sueldo

Dicho personal –a tenor de lo ordenado– tendría derecho a un racionamiento diario "cuyo valor debe ser el 20% menor que el fijado para la Armada"[86]. El presupuesto asignado sería cubierto con los rendimientos provenientes del decreto del 9 de junio del presente año, de manera que ni los sueldos ni el racionamiento en el sostenimiento de la referida Escuela afecten otra renta que no sea la de la pesca". La Resolución Suprema lleva la rúbrica del presidente Leguía y del ministro de Marina, capitán de navío Ramón Valle Riestra.

La Escuela empezó a funcionar en la isla de San Lorenzo, teniendo como uno de sus objetivos primordiales (además de la enseñanza y la capacitación) la vigilancia de la pesca en el

Callao y la salazón de la misma. Lo primero fue normado por la Resolución Suprema del 13 de mayo de 1922; sin embargo, cinco meses después hubo necesidad de dictar otra Resolución Suprema aclarando los alcances de aquella. Aquí el tenor del dispositivo:

"Lima, 9 de octubre de 1922
Siendo conveniente aclarar los alcances de la Resolución Suprema de 13 de mayo del presente año, que encomienda la vigilancia de la pesca en el puerto del Callao a la Dirección de la Escuela de Pesquería;
SE RESUELVE:
Dicha vigilancia se hará de acuerdo con la Capitanía del Puerto y sin perjuicio de la autoridad que corresponde a esta como encargada de la policía marítima del puerto.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República

R. VALLE RIESTRA".

Sobre lo segundo, vale decir, la salazón del pescado, a mediados de junio de 1922 (a través de una Resolución Suprema) se autorizó a Enrique Price utilizar el personal de la Escuela en la salazón de pescado con fines comerciales. Aquí el texto de la norma:

"Lima, 17 de junio de 1922.
Visto el recurso en que don Enrique Price propone utilizar el personal de la Escuela de Pesquería de la isla de San Lorenzo para salar el pescado que por su calidad inferior es inaparente para expenderse en los mercados, comprometiéndose a abonar, mensualmente, la cantidad de quince libras peruanas en beneficio de la Escuela, como compensación del beneficio que de esta obtendrá; y
Considerando:
Que la propuesta es aceptable, puesto que ella contribuye al abaratamiento de las subsistencias mediante el establecimiento de la industria de la salazón:
SE RESUELVE:
1°. Autorizase al Director de la Escuela de Pesquería para que permita que don Enrique Price utilice los servicios de los alumnos de dicho establecimiento en el objeto antes indicado.
2°. El tiempo de duración de esta autorización será de un año, contado desde la fecha de la presente resolución; y, en compensación de ese servicio, el recurrente abonará, mensualmente, la suma de quince libras (Lp. 15,0,00) que consignará en la Contaduría del Ministerio de Fomento, para incrementar con ella los fondos de sostenimiento de la Escuela.
Regístrese y comuníquese

A. B. LEGUÍA
L. CURLETTI" [87].

Al año siguiente (12 de enero de 1923) la indicada autorización fue ampliada, permitiéndole a Price "establecer la

industria de pesquería, salazón y fabricación de conservas en la isla de San Lorenzo".

Para concluir el presente título, hay que señalar que, por razones no esclarecidas plenamente, el 23 de octubre de 1922, el gobierno decidió que la Escuela regresara nuevamente a ser dependencia del Ministerio de Fomento y que el director de ella, capitán de navío Augusto R. Pimentel, pasara a disposición de dicho portafolio (Resolución Suprema del 26 de octubre del mismo año). Dos meses después, se ordenó que se cancelaran los haberes del personal de la Armada que había prestado servicios en dicha Escuela. Aquí el texto del dispositivo:

> "Lima, 1° de diciembre de 1922
> Habiendo remitido al Despacho de Fomento el Director de Administración de la Marina, conforme al oficio adjunto, la suma de Lp. 126,2,62 en armonía con lo dispuesto en la Resolución Suprema de 23 de octubre último como saldo de los productos de la Escuela de Pesquería que ha corrido a cargo del Ministerio de Marina:
> Estando acordado que dichos productos se destinen al sostenimiento de la mencionada Escuela y debiendo cancelarse a su personal los haberes que se les adeuda;
> SE RESUELVE:
> Autorizase al Ministerio de Fomento para que distribuya entre el personal que ha estado prestando sus servicios en la Escuela de Pesquería, la expresada suma de Lp. 126,2,62 con arreglo a la planilla adjunta, con cuyo pago queda cancelado el monto de los haberes del expresado personal, hasta la fecha.
> Regístrese y comuníquese
> Rúbrica del Presidente de la República
>
> *L. CURLETTI".*

B. LAS DISTINTAS DISPOSICIONES SOBRE LA PESCA EN EL LITORAL

Como un hecho revelador del carácter artesanal de la pesca y de su destino primordial hacia el consumo humano directo que hemos referido en las páginas precedentes, en su edición del sábado 12 de abril de 1919 el diario *El Comercio* publicó una nota sobre la "fantástica" faena de pesca habida en el mar de Ancón y su distribución en los mercados de Lima y Callao a cargo de los propios pescadores. Por los datos singulares que encierra, a continuación, reproducimos el informe periodístico.

> "Según noticia que se nos transmite de Ancón, allí se ha desarrollado la pesca en forma fantástica a causa de la abundancia de peces que ha habido en estos últimos días en el mar de esa playa. Esta abundancia ha llegado a tal extremo que los pescadores de ese balneario fletaban sus botes cargados de peces surtidos para el Callao, a fin de que el expendio se realizara en ese mercado que, como se sabe, es el principal en este tipo de productos.

> Con el propósito de favorecer a los pescadores artesanales, el señor don Felipe Pardo que actualmente pasa la temporada de verano en Ancón, proporcionó su lancha automática para que sirviéndose de ella, fueran remolcados los botes hasta el vecino puerto. De esta manera y también por el ferrocarril central, ha sido traída en los últimos diez días a esta capital, una cantidad enorme de corvinas, robalos, cojinovas y demás pescados de buena calidad, calculándose el número total de peces sustraídos al océano en más de 15 mil. Esta situación ha dado origen a un súbito abaratamiento en nuestros mercados. Pero, la verdad, el abaratamiento hubiera podido ser mayor si los llamados a controlar las ventas hubieran tomado alguna medida tendiente a evitar esa especie de sindicato que se forma entre los expendedores para sostener un precio unánime hasta determinada hora, prefiriendo en estos casos sufrir la pérdida de la mercadería antes de conceder una rebaja en bien de los consumidores.
>
> Si la abundancia de pescado subsiste, tal vez sería conveniente que la Municipalidad adquiriese por su cuota el cargamento de peces y lo vendiese directamente al vecindario, pues, como se sabe, los intermediarios en estas ocasiones no rebajan, en la amplitud que debieran, los precios que mantienen en las situaciones normales. De todas maneras, como decimos el abaratamiento se ha producido y de él ha disfrutado el consumidor común y corriente".

Como puede verse, hasta un poco antes del advenimiento del oncenio, la actividad pesquera no solo continuó ejerciéndose de manera empírica e informal, sino también con un carácter artesanal o doméstico; es decir, orientada primordialmente al consumo humano directo y el excedente (salazón) al mercado local (andino de modo especial). Bajo esta premisa, puede afirmarse que la pesca por entonces no estuvo presente en la diversificada economía exportadora nacional, tal como se puede apreciar en la siguiente relación correspondiente al año 1931:

Los diez principales rubros peruanos de exportación (millones de soles)

		Valor	%
1.	Petróleo y derivados	53	27
2.	Cobre	40	20
3.	Algodón y derivados	34	17
4.	Azúcar	28	14
5.	Metales preciosos (oro y plata)	22	11
6.	Lanas	6	3
7.	Precipitados de cianuración	3	2
8.	Barras de bismuto	2	1
9.	Cueros y pieles	2	1
10.	Café	1	1
11.	Otros	6	3
	Total:	197	100

FUENTE: *Anuario de Pesca*. Lima, 1961-62, p. 108.

Igualmente, las embarcaciones, los utensilios de pesca y los métodos empleados no guardaron diferencia sustancial con respecto al pasado. La obsolescencia fue la nota característica de aquellos años. Por otro lado, hay que señalar la inexistencia de cifras ocupacionales que revelen el número de personas trabajando en la pesca. Finalmente, hay que agregar que por entonces tampoco se tenía una visión clara acerca de la distribución geográfica de la riqueza hidrobiológica de nuestro litoral. No obstante todas estas limitaciones y carencias, es correcto afirmar que con Leguía se inició, por un lado, una incipiente política orientada al control y supervisión de la pesca desde el propio Estado y, por otro, empezó el apoyo propiamente a la industria pesquera nacional a través del establecimiento de pequeñas empresas que en principio, se dedicaron al comercio del pescado fresco y, luego, aunque en forma rudimentaria y reducida, a la industria de enlatados (conservas) y de pescado refrigerado (fue el caso de Enrique Price, Martín Waiss Durán, Shoji Nakashima y Mario Vignolo que mencionamos luego).

Por otro lado, durante el régimen leguiísta se instaló en el Callao el modernísimo Frigorífico Nacional; allí aprendieron los peruanos las técnicas de refrigeración y congelado, de beneficio y de transporte que fueron elementos indispensables en el desarrollo inicial de la pesquería[88]. En una palabra –señala Alfonso Arévalo Alvarado Zañartu en su documentado libro *Historia y fundamentos de la pesquería del Perú* (1995)– a partir de 1921 "empezó a bosquejarse en el Perú una política pesquera, la que puede entenderse con toda legitimidad. Obviamente, estaba muy lejos de tener un cabal conocimiento de las riquezas del mar peruano, pero ello no invalida la afirmación de que con Leguía, progresivamente, se inició el proceso ascendente. Propiamente, pues, la historia de la pesquería contemporánea empezó en aquel año cuando el país diseñó incipientemente su política pesquera"[89]. A continuación, consignamos algunas disposiciones dictadas por la administración leguiísta en torno a nuestro tema.

A los pocos meses de iniciada su gestión, por Resolución Suprema de 12 de noviembre de 1919 el gobierno (como lo haría también posteriormente con otros solicitantes) otorgó permiso al comerciante Ángel Castro para dedicarse a la extracción y venta de pescado fresco y salado en el Callao, pero sujeto a determinadas condiciones. Aquí el documento:

> "Vista la propuesta de don Ángel Castro para extraer y vender en plaza, en el Callao, hasta diez toneladas remanentes de pescado fresco y salado, invirtiendo capitales propios en el negocio y

Considerando: Que es urgente abaratar los productos de la pesquería y fabricar su abasto, estimulando el establecimiento de nuevas industrias.
Se resuelve:
Artículo 1°. Autorizar al proponente a pescar en el litoral nacional con el material de navegación adecuado y suficiente, desde la isla de San Gallán hasta el puerto de Lomas, sin que esta concesión constituya privilegio exclusivo alguno, capaz de limitar el derecho del Estado a reducir sustancialmente la zona litoral de pesca, cuando lo juzgue oportuno.
Artículo 2°. Concédase al proponente, para establecer su estación de pesca, dos hectáreas de terrenos mostrencos de la caleta Lomitas, cuyo estacamento y posición establecerá en un plano que someterá el interesado al Ministerio de Marina, para que compruebe su conformidad e informe al Ministerio de Fomento sobre las características de esta concesión territorial.
Artículo 3°. El proponente matriculará en el Ministerio de Marina a todo el personal y material que pretenda dedicar a la pesquería, a fin, que comprobada su calidad y tamaño, informe al Ministerio de Hacienda sobre su importancia industrial y sobre su capacidad para cumplir satisfactoriamente su compromiso de traer al Callao, en dos viajes semanales, diez toneladas de pescado fresco y salado.
Artículo 4°. El proponente solo podrá vender al por mayor en playa del Callao pescado fresco, o conservado fresco, de primera calidad al precio máximo de cuarenta y cinco centavos el kilogramo, el de segunda a treinta centavos el kilogramo y el de tercera a diez centavos el kilogramo y los mariscos con concha dos centavos el kilogramo.
Artículo 5°. El pescado salado, los mariscos sin concha, también salados, no podrán venderse con recargos mayores de dos centavos, por kilogramo, sobre los precios de los mismos productos frescos.
Artículo 6°. Para los fines de esta concesión, considerase peces de primera clase a las corvinas, robalos, lizas, lenguados, chitas, pámpanos, sierras y pejerreyes, de segunda clase a las cabrillas, allanques, picudos, cojinovas, cocos, jureles y de tercera clase a las cabinzas, lornas, casones y rayas, caballas y bonitos.
Artículo 7°. Caducará este permiso de pesca si en el término de noventa días de la fecha, el proponente no ha cumplido con hacer examinar y matricular en el Ministerio de Marina a todos los elementos de pesca que en su solicitud afirma poseer, especialmente el buquecito automotor provisto de una cámara frigorífica y de las dos lanchas automotrices.
Artículo 8°. El proponente acreditará poseer en el Callao, en los mismos noventa días de plazo, un refrigerador de productos de la pesquería capaz de conservar su producción semanal de pescado fresco, por una semana adicional.
Regístrese, comuníquese y publíquese
Rubrica del señor Presidente

FUCHS".

Con fecha 31 de agosto de 1922, el Jefe del Estado Mayor General de Marina, capitán de navío F. B. Freyer, se dirigió al director de Administración de la Marina adjuntándole el oficio del gerente de la Compañía Recaudadora de Impuestos al

director de Fomento acerca de los impuestos a la industria de la pesca en el litoral. Dice así:

"Lima, agosto 31 de 1922
Señor Capitán de Fragata Director de Administración
Con fecha 23 del mes de junio próximo pasado, el señor Gerente de la Compañía Recaudadora de Impuestos pasó al Director de Fomento el siguiente oficio; quien, a su vez, lo remitió a este despacho por ser a quien corresponda: Señor Director de Fomento.– Acusamos recibo de su oficio fecha 13 de los corrientes, en el que sirve trascribirnos el decreto del Ministerio de Fomento relativo a la industria de la pesca en el literal peruano.– Hemos ordenado a nuestras oficinas que a partir del l° de julio próximo hagan efectivos los derechos establecidos en el art. 3 de dicho decreto para las embarcaciones que se dedican a la pesca.– en el inciso (d), del art. 3 se establece que el producto de los derechos se aplicará a la adquisición de elementos para la vigilancia que está obligada a hacer la Dirección de Pesquería. Sírvase Ud. Decirnos si el producto de tales derechos debe entregarse periódicamente a la Dirección de Pesquería o si conservamos en nuestro poder los fondos provenientes de esta recaudación para darles la aplicación que el Ministerio de Fomento resuelva en cada caso.– También es necesario que ese Despacho nos indique qué aplicación debe darse al producto de los derechos fijados en el inciso c del referido art. 3, que no se determina en el reglamento.– Finalmente, nos permitimos indicar a Ud. que en el inciso 3° del art. 21 se dice: 'Toda embarcación pesquera (excepción hecha de los buques balleneros) en la cual se encuentre dinamita, fulminantes o mechas para torpedos, sufrirá una multa de cincuenta soles ($ 50) si pertenece a la categoría 'A', ciento cincuenta ($. 150) a los de la categoría 'B' y quinientos ($ 500) a los de la categoría 'D'.– La Categoria 'D' no existe y si se ha querido referir el reglamento a la categoría 'C', existe contradicción con lo expresado entre paréntesis al principio del inciso 3° del art. 21.– Dios guarde a Ud.– por la compañía recaudadora de impuestos.– (fdo.)

E. OYANGUREN
GERENTE".

Este despacho, a su vez, por oficio N° 501 de fecha 11 del actual se dirigió al Gerente de la Compañía Recaudadora de Impuestos en los siguientes términos:

"Señor Gerente de la Compañía Recaudadora de Impuestos.– Con referencia a su comunicación de 23 de Junio del año en curso, dirigida al Ministerio de Fomento y relativa al decreto expedido por dicho Ministerio sobre la industria de la pesca en el litoral peruano, cumple en manifestar a Ud. Lo siguiente: – 1° El producto de los derechos a que se refiere el inciso (d) del artículo 3, debe entregarse mensualmente a la Dirección de Administración del Ministerio de Marina.– 2°.– El producto de los derechos fijados en el inciso C del referido artículo 3, será reservado en esa Compañía y entregado al Gobierno en la forma establecida para los demás derechos de capitanías.– 3°.– La categoría (D) no existe, y ella solo aparece en el decreto aludido a causa de un error de oficina.– Dios guarde a Ud.–
El Capitán de Navío Jefe del Estado Mayor General de Marina (Fdo.)

F. B. FREYER".

Lo que trascribo a Ud. para su conocimiento y fines consiguientes".

Por Resolución Suprema de 7 de abril de 1924, al gobierno no solo reprimió el uso de la dinamita como modalidad de pesca en todo el litoral, sino que también reformó el artículo 302 del Reglamento de la Marina Mercante y Capitanías para adaptarlo a ese objetivo e intención (Garaycochea, T. 3, p. 629). Con fecha anterior (27 de abril de 1923) y en la misma línea de protección y conservación del recurso ictiológico, comisionó *ad honorem* al ingeniero acuático de origen japonés, Shoji Nakashima, "para practicar estudios de los medios que deben ponerse en práctica para desarrollar la pesca en las zonas en actual explotación, para el descubrimiento de nuevas zonas abundantes en peces y conchas de perlas, y para el establecimiento de las industrias de manufactura de salazón, conservas, aceites marinos, etc., debiendo presentar oportunamente al Ministerio respectivo el informe correspondiente, así como un proyecto de reglamentación de los expresados servicios"[90]. Para garantizar el éxito de tan importante misión, con fecha 12 de mayo del indicado año el director de personal de la Marina de Guerra, capitán de fragata Juan Althaus, dirigió una circular a todos los capitanes de puerto ordenándoles (por encargo del Jefe del Estado Mayor General de Marina) proporcionar todas las facilidades del caso al mencionado especialista. Además, les adjuntó al texto de la Resolución Suprema del 27 de abril que hemos glosado.

Por esta época también (27 de agosto de 1923) el gobierno permitió a los pescadores de conchas del Callao ejercer su actividad en las inmediaciones de la isla de Asia; en cambio, desestimó una solicitud de los pescadores chalacos para que se les permitiera pescar alrededor de las islas guaneras. Estas islas eran: Callao, Palominos, Cavinza, Alfaques, Guanillo, Asia, Punta de Lobos, Grano de Oro, El Chuncho, Punta de Quipa, Gallinacera, Curayaco, Punta Negra, los Farallones, San Francisco, Pachacamac, El Morro, la Plancha, San Pedro, la Isleta, los Lobillos, la Huaca, Isla Grande, la Horada, Pata de Cabra, la Hormiguilla, los Mulatos. Por otro lado, hay que señalar que con fecha 31 de octubre de 1924 el régimen (a través de la Dirección General de Hacienda a cargo de Fermín Málaga Santolalla) nombró una comisión especial para estudiar el pedido de la compañía Administradora del Guano para que se le entregara el control de la industria de la pesca a nivel nacional. Aquí la resolución sectorial correspondiente:

"Lima, 31 de octubre de 1924.

Vista la propuesta hecha por la compañía Administradora del Guano a la Dirección General de Hacienda, pidiendo se le entregue el control de la

industria de pesca y estando a lo solicitado por dicha Dirección General:
SE RESUELVE:
Nómbrese para estudiar e informar detalladamente sobre dicha propuesta, emitiendo las recomendaciones del caso, una Comisión formada por el Capitán de Navío don Augusto R. Pimentel e integrada por los capitanes de fragata don Germán A. Sotil y don Víctor V. Valdivieso.
La citada Comisión deberá emitir su informe a la mayor brevedad
Comuníquese y regístrese

MÁLAGA SANTOLALLA".

Por último, hay que señalar que con fecha 14 de junio de 1926 el gobierno autorizó a Mario Vignolo, gerente de la Compañía Pesquera Nacional, a ejercer la pesca en el litoral durante 15 años.

Si bien las medidas, anteriores de alguna manera merecieron la aprobación o el aplauso de la opinión pública, otras en cambio fueron cuestionadas o rechazadas por su naturaleza e intencionalidad. Por ejemplo, con fecha 28 de marzo de 1924 se autorizó (de manera exclusiva) al español Martín Waiss Durán la destrucción de lobos marinos en el litoral. Aquí el texto de la cuestionada resolución:

"Lima, 28 de marzo de 1924.
Vista la solicitud adjunta de don Martín Waiss Durán, por la que pide exclusiva por el término de diez años para la destrucción de los lobos marinos en las costas del Perú: y en conformidad con el informe emitido por el capitán de navío don Augusto R. Pimentel;
SE RESUELVE:
1°.– Concédase la exclusiva que solicita don Martín Waiss Durán por el término de diez años para la destrucción de los lobos marinos en el litoral, bajo las siguientes condiciones:

a. La matanza de los lobos se hará en forma que no ahuyente a las aves guaneras;
b. Dentro de un plazo que no excederá de dos años el concesionario habrá establecido una instalación industrial que comprenderá secciones de peletería, refinería de aceites, salazón de carnes y beneficio de cerdas y colmillos.

2°.- Póngase esta resolución en conocimiento de don M. Waiss Durán y, con su aceptación que deberá prestarla dentro de diez días, elévese a escritura pública, debiendo actuar el Director de Fomento en representación del Gobierno, y corriendo todos los gastos por cuenta del interesado.
Regístrese y comuníquese
Rúbrica del Presidente de la República

MEDINA".

De acuerdo, a esta disposición, el Ministerio de Marina por Resolución Suprema de 13 de abril de 1925 concedió a Waiss Durán autorización para la caza de todos en las islas de Chincha y Ballestas (Garaycochea, T. 3, pp. 620-621).

Anteriormente, por Resolución Suprema de 18 de julio de 1924, es decir, cuatro meses después de la primera autorización,

se concedió al mismo personaje la exclusividad para la pesca de ballenas durante diez años. Aquí el texto del dispositivo:

"Lima, 18 de julio de 1924
Visto el expediente N° 1155 letra W iniciando el 1° de junio del presente año; y
Considerando:
Que es conveniente para el Estado la concesión que solicita don Martín Waiss Durán para la pesca de ballenas;
De conformidad con el informe de la Sección de Industrias;
SE RESUELVE:
1°.– Concédase a don Martín Waiss Durán la exclusiva para la pesca de ballenas por el término de diez años dentro de las siguientes condiciones:

a. El concesionario entregará al Estado el 6% sobre el producto bruto que obtenga:
b. Dentro de un plazo de dos años a contar de la fecha de la presente resolución, debe estar establecida la industria de la pesca de ballena y las industrias anexas de refinería de aceite y de barbas de ballenas;
c. En ningún caso el capital efectivo podrá ser menor de 30 000 libras peruanos;
d. El personal que el concesionario utilice en las indicadas industrias será por lo menos en sus cuatro quintas partes por braceros y empleados peruanas.
e. En todo lo demás, el concesionario se sujetará a lo que disponen las leyes y reglamentos de la materia en vigencia y a las que se dicten en lo sucesivo;
f. Siempre que el Gobierno lo necesite, podrá destacar en los barcos que se empleen en la pesca de ballenas jefes u oficiales de la armada para que realicen investigaciones y estudios;
g. El concesionario renuncia a toda intervención diplomática y las divergencias que pudieran suscitarse se ventilarán en los Tribunales de la República;
h. El Estado tan pronto como se establezca la industria designará un personero que lo represente, cuyo haber será abonado por el concesionario.

2°.– Póngase esta resolución en conocimiento de don Martín Waiss Durán y con su aceptación, que deberá prestarla en el término de tres días, elévese a escritura pública, debiendo actuar el Director de Fomento en representación del gobierno y corriendo todos los gastos por cuenta del concesionario, así como el de un testimonio para el archivo del ramo.
Regístrese, comuníquese y publíquese
Rúbrica del Presidente de la República

Fdo.– MASÍAS".

Hay que señalar que la concesión otorgada fue transferida por Waiss Durán a la empresa noruega Tonsberg Whaling Company Limited en 1926; transferencia que fue aprobada por Resolución Suprema de 2 de julio de dicho año. Por Resolución Suprema de 21 del mismo mes, se le adjudicó al flamante concesionario un terreno en la bahía de Paracas para instalar las máquinas para la

caza de ballenas y alojamiento para empleados y obreros.

Ahora bien, el texto de la escritura mencionada en la Resolución Suprema del 18 de julio de 1924 contiene datos muy interesantes acerca de lo que entonces significaba la pesca de ballenas y sus futuros dividendos para el país. Por su importancia lo transcribimos a continuación:

> "En Lima, julio 27 de 1924 ante mi José del Carmen Sánchez, notario público de esta provincia, de hacienda, beneficencia y loterías de la beneficencias de Lima y Callao, constituido en la Dirección de Fomento del Ministerio del Ramo, comparecieron: el señor Director don Enrique Zegarra, natural y vecino de esta ciudad, casado, mayor de treinta años, funcionario público que procede en nombre y representación del Supremo Gobierno, conforme a la autorización concedida en el artículo 2° de la Resolución Suprema del dieciocho del presente julio, de una parte; y de la otra, don Martín Waiss Durán, natural de Vigo, España, casado, mayor de trenticinco años, comerciante y de esta vecindad, que habita en la Avenida Piérola número 204; ambas partes con capacidad legal, conocimiento bastante y libertad completa, según resulta del examen practicado conforme a los artículos 38 y tres siguientes de la Ley del Notariado, de que certifico me pidieron que eleve a escritura pública la concesión para la pesca de la ballena que consta de la minuta que queda archivada a fojas 134 del respectivo legajo, cuyo tenor y actuados de referencia es el siguiente:
>
> MINUTA.– Ministerio de Fomento.– Dirección del Ramo.– Lima, 25 de julio de 1924.– Oficio trece.– Señor Notario Público y de Hacienda: Remito a usted el expediente N° 1055 del año 1924 relativo a la concesión que el Supremo Gobierno otorga a don Martín Waiss Durán, para la pesca de la ballena, la que insertará usted en su registro de escrituras públicas; compuesta de los siguientes documentos: a) – Del recurso de don Martín Waiss Durán pidiendo el privilegio; b) – Del informe de la Sección de Industrias; c) – De la Resolución Suprema que la concede; y d) – Del recurso de aceptación del señor Martín Waiss Durán – Lo que pongo en su conocimiento para los fines consiguientes.– Dios guarde a usted, Enrique Zegarra.– Un sello de la Dirección General de Fomento.– M. Waiss Durán.– No ha lugar a impuesto.– Lima, 26 de julio de 1924.– Por la Compañía Recaudadora de Impuestos.– Manuel Cazorla.– Un sello de la Sección de Registros y Minas de la Compañía Recaudadora de Impuestos.
>
> RECURSO.– Señor Presidente de la República.– Martín Waiss Durán, comerciante afianzado de esta plaza, ante usted señor Presidente me presento y digo: Que contando con los técnicos suficientes y capital necesario para poder emprender con éxito la pesca de la ballena y su total explotación en la costa del Perú; deseo efectuar esta actividad y para poder garantizar el capital a emplear, a usted señor Presidente, pido se me haga concesión por diez años de esta industria, ofreciendo matricular las embarcaciones que dedique a tal fin en la costa del Perú, así como tener cuatro quintas partes del personal de ellas, de nacionalidad peruana. Debo hacer constar que la pesca de la ballena que solicito, no es más que el punto inicial de una serie de industrias que llevaría a cabo y que no escapará al claro criterio de usted señor Presidente, en mi propósito de hacer fácil y eficiente la industria de la pesca ofrezco campo a bordo de mis barcos a los oficiales de Marina de Guerra que se estime conveniente

designar para que efectúen los estudios Oceanográficos e Hidrográficos necesarios, como temperamento del agua, vientos, corrientes, etc., etc., durante la campaña de pesca que se lleven a cabo; conocimientos indispensables para el éxito y economía en la importancia decisiva que en el progreso de las naciones tienen las industrias y tratándose de una que tiene apoyo en todos los grandes países y es novísima en el Perú, no dudo que se digne acceder a mi petición.– Es gracia, etc., etc.– Lima, Junio 7 de 1924.– M. Waiss Durán.– Domicilio: Avenida Piérola N° 204.

DECRETO.– Lima, 20 de junio de 1924.– Para mejor resolver, informe preferentemente la Sección de Industrias.– Zegarra.– Un sello de la Dirección General de Fomento.

INFORME.– Señor Director: Don M. Waiss Durán, se presenta pidiendo se le conceda privilegio por el término de diez años para la pesca de la ballena. La Sección no tiene conocimiento de que nadie en el país se haya dedicado a esta industria; explotada debidamente puede producir un nuevo renglón de ingresos para el Erario y lo que es todavía mucho más interesante, daría lugar a que a base de ella se constituyesen otras industrias que no existen en el país.– La concesión dentro de determinadas concesiones de privilegios de la naturaleza del que se trata, es beneficiosa para el país. Ciertas industrias que requieren para su implantación de grandes capitales necesitan que el Estado les acuerde protección, pues de otra manera ante el temor de la competencia dejan de establecerse. Todos los países tienden hoy en todos los órdenes de actividad a bastarse a sí mismo, y con este criterio en todos ellos se dan privilegios para el establecimiento de nuevas industrias. A este respecto, México ofrece un ejemplo de legislación sabia, con la que al mismo tiempo que se impide que se otorguen privilegios que no van a ser explotados, se industrializa el país: para esto se exige que todo aquel que solicite un privilegio emplee en la industria un capital no menor de 100 000 pesos y que establezca la industria dentro del plazo de un año a contar de la concesión del privilegio. Como sobre privilegios nuestra legislación industrial es de gran variedad, podría establecerse que al concederse un privilegio se exija que el capital empleado en la industria no sea menor de 100 000 soles. En cuanto al tiempo para poner en explotación el privilegio, nuestra legislación dispone que sea dentro de dos años de otorgada. Respecto a las demás condiciones que cita el recurrente, como son de que el personal empleado será de nacionales en sus cuatro quintas partes y de que en los barcos que emplee puede destacarse oficiales de nuestra Armada para que realicen investigaciones y estudios, la Sección juzga que no hay objeción que hacerse. En resumen, señor Director, la Sección es de parecer que se conceda el privilegio que solicita el señor M. Waiss Durán en las siguientes condiciones, además de las de carácter general que prescribe la ley de 1869: a) – Inversión de un capital cuando menos de 100 000 soles; b) – Implantación de las industrias de refinería de aceite de ballena; c) – Implantación de la industria para la utilización de las barbas de ballena; d) – El personal utilizado en la pesca de la ballena y en las industrias que de ella se deriven será de cuando menos de sus cuatro quintas partes de empleados y braceros peruanos; e) – Siempre que lo juzgue necesario podrá el Gobierno disponer que Jefes y Oficiales de la Armada sean destacados a los barcos empleados en la pesca de la ballena para realizar investigaciones y estudios. – Lima, 27 de junio de 1924. – H. del Águila.

DECRETO.– Lima 17 de julio de 1924.– Extiéndase Resolución Suprema acordando la concesión al señor M. Waiss Durán en las condiciones indicadas.– Zegarra.– Un sello de la Dirección General de Fomento.
RESOLUCIÓN SUPREMA.– Lima, 18 de julio de 1924.– Visto el expediente número 1155 letra W.; iniciado el 1° de junio del presente año; y considerando: que es conveniente para el Estado la concesión que solicita don Martín Waiss Durán para la pesca de ballenas; de conformidad con el informe de la Sección de Industrias; se resuelve: 1° concédase a don Martín Waiss Durán la exclusiva para la pesca de ballenas por el término de diez años, dentro de las siguientes condiciones: a) el concesionario entregará al Estado 6% sobre el producto bruto que obtenga; b) Dentro de un plazo de dos años a contar de la fecha de la presente resolución debe estar establecida la industria de la pesca de la ballena y las industrias anexas de refinería de aceite y de barbas de ballena; c) En ningún caso el capital efectivo empleado en dichas industrias podrá ser menor de 30 000 libras peruanas; d) El personal que el concesionario utilice en las indicadas industrias será por lo menos de sus cuatro quintas partes por braceros y empleados peruanos; e) En todo lo demás el concesionario se sujetará a lo que disponen las leyes y reglamentos de la materia en vigencia y a las que se dicten en lo sucesivo: f) Siempre que el Gobierno lo necesite podrá destacar en los barcos que se empleen en la pesca de ballenas Jefes u Oficiales de la Armada para que realicen investigaciones y estudios; g) El concesionario renuncia a toda intervención diplomática y las divergencias que pudieran suscitarse se ventilarán en los Tribunales de la República; y h) El Estado, tan pronto como se establezca la industria, designará un personero que lo represente, cuyo haber será abonado por el concesionario.– 2°.– Póngase esta resolución en conocimiento de don Martín Waiss Durán y con su aceptación, que deberá prestarla en el término de tres días, elévese a escritura pública, debiendo actuar el Director de Fomento en representación del Gobierno y corriendo todos los gastos por cuenta del concesionario, así como el de un testimonio para el archivo del ramo.– Regístrese, comuníquese y publíquese.– R. del P. de la R.– Masías.
ACEPTACIÓN.– Señor Presidente de la República.– S.P.– Martín Waiss Durán, ante usted digo: que estando enterado del contenido de la Resolución Suprema de fecha 18 de julio del presente año, tengo el agrado de manifestarle qué estando conforme con las cláusulas especificadas en la resolución en referencia, lo que participo a usted para los fines consiguientes.– Lima, 23 de julio de 1924.– M. Waiss Durán.
CONCLUSIÓN.– En tal virtud los otorgantes se afirmaron y ratificaron en el tenor de esta escritura de concesión, leída que les fue por mi el notario. Y firmaron siendo testigos don Irenio Alvarado Ríos y don José Tovar.– Enrique Zegarra.– Un sello de la Dirección General de Fomento.– M. Waiss Durán.– I. Alvarado R.– José Tovar.– José del Carmen Sánchez.– Notario de Hacienda.– Es conforme con su matriz otorgada y firmada en el Registro de Hacienda que corre a mi cargo. A pedido del concesionario doy, sello, signo y firmo este cuarto testimonio en siete fojas útiles después de corregido y confrontado según ley, en Lima, junio 1° de 1925.– José del Carmen Sánchez. Notario de Hacienda" (Garaycochea, T. 3, pp. 706-711).

C. LA CREACIÓN DE LA POLICÍA PESQUERA DEL LITORAL NACIONAL EN 1928[91]

Con un total de doce artículos con fecha 9 de octubre de 1928, con la rúbrica del presidente Leguía y del ministro Jesús M. Salazar, se expidió el decreto supremo creando la Policía Pesquera del Litoral Nacional. En sus consideraciones se estableció:

a. Que el empleo de métodos ilícitos de pesca irroga graves daños directamente a los recursos ictiológicos del país e, indirectamente, a la producción del guano, íntimamente vinculada a ellos; y
b. Que la Compañía Administradora del Guano, por el deber que le concierne en orden al acrecentamiento de la formación anual de abono, por la índole de las tareas que realiza y por la extensión del litoral que comprende su zona de actividad, es la entidad más capacitada para ejercitar una severa vigilancia de la forma como debe la industria practicarse en ella[92].

El objetivo de su creación (artículo 1°) no solo se orientaba a la continua vigilancia del litoral y a la severa sanción de los delitos que contra ellos se cometan, sino también a "resguardar el ejercicio normal de la industria de la pesca, con sujeción a las disposiciones que se establecen en el presente decreto y a las demás disposiciones vigentes aplicables a tal fin[93]. Para optimizar el servicio de la flamante entidad, el litoral fue dividido en 7 zonas" cada una de las cuales comprenderá los puertos, caletas e islas que se indican, así como las zonas costaneras comprendidas entre cada una de ellas". Estas zonas eran:

Primera Zona: Puerto central: PAITA con jurisdicción sobre Tumbes, Zorritos, Máncora, Talara, Negritos, Paita y Sechura.

Segunda Zona: Puerto central: PIMENTEL con jurisdicción sobre San José, Pimentel, Santa Rosa, Eten, Pacasmayo y grupos de Lobos de Tierra y de Afuera.

Tercera Zona: Puerto central: SALAVERRY con jurisdicción sobre Malabrigo, Huanchaco, Salaverry, Chao, Santa, Chimbote, Samanco, grupos de Macabí y Guañape e islas del litoral.

Cuarta Zona: Puerto central: HUACHO con jurisdicción sobre Bermejo, Supe, Carquín, Végueta, Huacho, Isla don Martín, grupo de Mazorca, Salinas e islas del litoral.

Quinta Zona: Puerto central: CALLAO con jurisdicción sobre Chancay, Ancón, Callao, Chorrillos, Chilca, Asia, Mala, Bujama, isla de Pescadores, Hormigas, San Lorenzo, Pachacamac e islas del litoral.

Sexta Zona: Puerto central: PISCO con jurisdicción sobre Cerro Azul, Tambo de Mora, Pisco, San Andrés, Bahía Independencia, Lomas, grupos de Chincha, Ballestas, Santa Rosa e islas del litoral.

Séptima Zona: Puerto central: MOLLENDO con jurisdicción sobre Quilca, Islay, Mollendo, Cocotea, Yerba Buena, Ilo, Sama e islas del litoral.

El servicio de la Policía Pesquera en cada una de las zonas enumeradas se haría "en lanchas de motor con un radio de acción suficiente para el recorrido del área litoral que comprenden". Sobre el personal de la tripulación de cada lancha, se estableció que quedaba "asimilado a la rendición de los individuos de la policía, para los efectos de la represión de los delitos que contra él se cometan"[94]. ¿Sus atribuciones?

A. Constatar la inscripción de las personas que se dedican a la industria de la pesca en la matrícula de la capitanía respectiva, así como su periódica revalidación, impidiendo su ejercicio a todas aquellas que no estén inscritas o cuyas matriculas no hayan sido revalidadas dentro del plazo que establece el Reglamento de Capitanías[95].
B. Exigir que todas las embarcaciones pesqueras lleven el número de matrícula, del tamaño, color y en los lugares que prescribe el artículo 299° del Reglamento de Capitanías, aplicando a sus infractores las penas que señala el mismo Reglamento[96].
C. Inspeccionar las embarcaciones de pesca a su entrada y salida de los puertos y en alta mar y constatar si existen en ellas dinamita, mechas, fulminantes, pescado dinamitado, aves guaneras, huevos, de las mismas o guano.
D. Inspeccionar en los diversos puertos de cada zona los mercados o puestos de venta de pescado y constatar si este ha sido dinamitado o si se expenden especies en periodo de veda.
E. Impedir que los establecimientos comerciales o individuos particulares se dediquen al comercio clandestino de dinamita, mechas o fulminantes.
F. Vigilar y mantener la absoluta clausura de las islas y puntas del litoral en que hay formación de guano, impidiendo la aproximación de embarcaciones pesqueras a una distancia menor de dos millas de ellas y exigir el cumplimiento de todas las disposiciones en vigor sobre protección a las aves guaneras.

Sobre aquellas personas o empresas que atentaran contra los recursos ictiológicos o guaneros del país, se establecieron (artículo 7°) las siguientes penas:

A. Para las embarcaciones que no lleven inscrito el número

de matrícula en la forma que prescribe el Reglamento de Capitanías, el comiso de dichas embarcaciones, si los infractores son dueños de ellas; y, en caso de no serlo, arresto por 15 días en la cárcel de la provincia, pena que llevará consigo la cancelación de la inscripción en la matrícula respectiva y la inhabilitación para ser reinscritos.

B. Para las embarcaciones a cuyo bordo se encuentren dinamita, mechas o cuarenta libras peruanas, quedando en suspenso la matrícula de sus tripulantes mientras no sea pagada; y, en caso de reincidencia, el comiso de ellas y el retiro definitivo, con inhabilitación de reinscripción, para sus tripulantes.

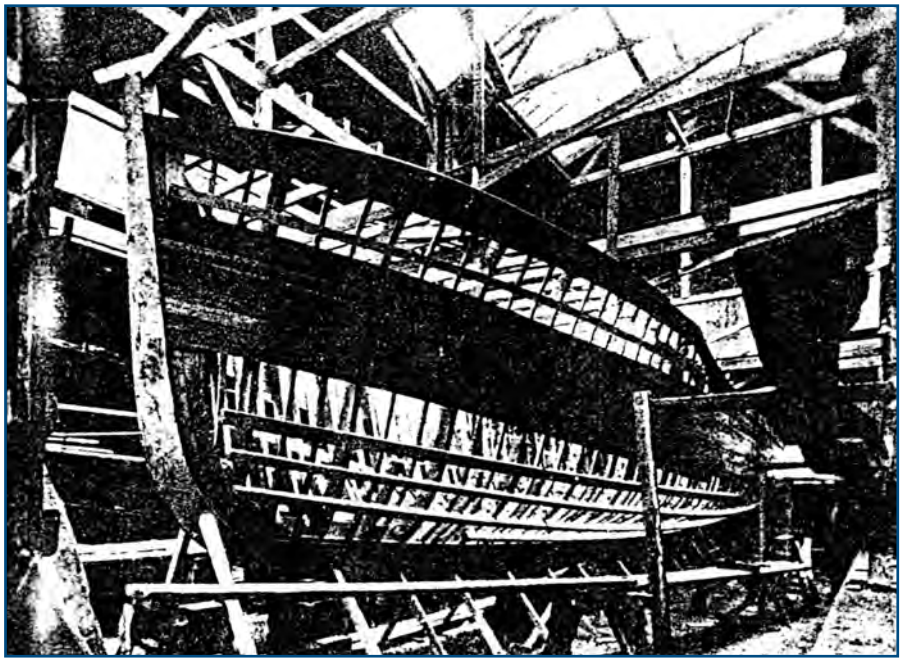
C. Para las embarcaciones que hayan sido observadas pescando con dinamita por la Policía Pesquera y en cuyo bordo se encuentre pescado obtenido con ese explosivo, el comiso de ellas, tres meses de arresto para los tripulantes y el retiro de la matrícula e inhabilitación para la reinscripción.

D. Los establecimientos comerciales o los individuos particulares que fueran sorprendidos vendiendo dinamita, mechas o fulminantes, destinados a la pesca, serán penados en la forma que establece el Reglamento de Capitanías, a saber: con una multa de cien a quinientas libras peruanas, según la importancia comercial del establecimiento o la capacidad económica del particular, no pudiendo exceder el monto de la multa de las dos terceras partes del capital del negocio o de la capacidad del particular. A este efecto, cualquiera persona puede hacer la respectiva denuncia ante la compañía teniendo derecho a la mitad del valor de la multa puesta, en caso de que ella sea comprobada.

E. Los expendedores de pesca de que fuesen sorprendidos vendiéndole dinamitado, serán penados con una multa de dos libras peruanas y los comisos del artículo por la primera vez; y, en caso de reincidencia, es la multa de cinco libras peruanas, el decomiso del pescado y el retiro permanente de la patente comercial.

F. La aproximación a las islas en que hay formación de guano a una distancia menor que la de dos millas establecida por el Reglamento de Capitanías, será penada, por la primera vez con una multa del valor de la embarcación; y en caso de reincidencia, con el comiso de ella y el retiro definitivo de las matrículas a los tripulantes[97].

G. La caza de aves guaneras y la destrucción o robo de sus huevos o polluelos serán penados con el comiso de la embarcación y el retiro definitivo de la matrícula a sus tripulantes.



Construcción de lanchas patrulleras para la Policía Pesquera del Litoral Nacional. (*Boletín de la Compañía Administradora del Guano.* Lima, setiembre de 1929).

H. Las personas que, sin estar inscritas en la matrícula de la capitanía respectiva, cometiesen alguno de los delitos enumerados o fuese cómplices activos o pasivos de ellos serán castigados en general con arresto de treinta días en la cárcel pública.

Frente a esto delitos, ¿cuál era el rol de la Compañía Administradora del Guano? El artículo 8° estableció lo siguiente: "La Compañía Administradora del Guano, en vista de la calidad de la infracción puesta en su conocimiento por los jefes de zonas, procederá a establecer la pena correspondiente, efectuando el cobro de las multas mediante el empleo de sus propios documentos, que serán debidamente autenticados por el Ministerio de Hacienda, y notificando a la capitanía de puerto respectivo para que proceda a la suspensión o retiro de las matrículas de los pescadores penados, la cual, ante esa sola notificación, lo hará sin responsabilidad de su parte. Las embarcaciones decomisadas, en los casos en que se establece esta pena, serán vendidas por la Compañía, dando cuenta al Ministerio de Hacienda y su importe, aplicado al sostenimiento de la Policía Pesquera. Cuando se trate de infracciones penadas con arresto, la Compañía notificará a la autoridad política en cuya jurisdicción hayan sido realizadas, para que proceda a la detención de los delincuentes, la que se hará efectiva sin responsabilidad para esa autoridad. Sólo en el caso de la imposición de la pena de arresto, cabrá revisión de las resoluciones de la Compañía, la que se tramitará y decidirá por el Despacho de Gobierno, en vista de la información correspondiente".

De acuerdo a lo establecido, la Compañía Administradora del Guano quedaba obligada a remitir al Poder Ejecutivo (a través del Ministerio de Hacienda) lo siguiente:

A. Una relación de las lanchas que utilice en el servicio de policía que se le encomienda, con indicación del nombre, número de la inscripción y demás características correspondientes a cada una.
B. Una nómina de los individuos que utilice en el servicio, tanto en las lanchas como fuera de ellas, expresando en relación con cada uno de dichos individuos los datos que permitan una conveniente identificación.
C. Un manifiesto de las armas que utilice, en el que expresará la cantidad, marcas, calibre y demás particularidades que conduzcan a la identificación de ellas, así como la dotación de municiones que ponga en uso. A este respecto, regirán, además, para la Compañía Administradora, todas las disposiciones vigentes sobre licencias y uso de armas que le sean aplicables. Estará, asimismo, la Compañía obligada a pasar al propio

Despacho de Gobierno, un parte mensual, en el que expresará todas las modificaciones que ocurran sobre los puntos a que se contrae este artículo, en los tres incisos precedentes, o bien la enunciación de no haberse operado ningún cambio[98].

Finalmente, quedó establecido que "la adquisición de las embarcaciones, armas y demás elementos que exija el establecimiento del servicio de la Policía Pesquera del litoral se hará con cargo al saldo de la utilidad del Gobierno, en la venta del guano para la agricultura nacional, después de efectuado el servicio de amortización e intereses del empréstito celebrado de acuerdo con la ley 4545". Los gastos de sostenimiento de ese servicio se cargarían a la cuenta de aquellos que, en esos momentos, demandaba la protección de las aves guaneras.

Con fecha 17 de octubre de 1928, es decir, a los ocho días de haberse expedido el decreto supremo, el gerente de la Compañía Administradora del Guano, Francisco Ballén, se dirigió al Director General de la Guardia Civil y Policía expresando lo siguiente:

"Para la mayor eficacia del decreto referido, estimamos que hay conveniencia en ampliarlo ligeramente en los puntos que vamos a exponer y cuya conveniencia sabrá justificar el criterio de ese Despacho.

Si bien el control de la industria pesquera misma puede y va a ser realizado por las embarcaciones encargadas de la función policial en la zona litoral, ellas por su naturaleza móvil, no pueden ejercitar la vigilancia permanente que exige la prevención de los delitos contra los recursos guaneros del país, como son la violación de la clausura de los depósitos, la sustracción de huevos y la destrucción de aves, la que debe estar encomendada, como lo está en la actualidad, al personal de guardianes de islas y faros radicados permanentemente en ellas.

Dada la función de este personal estacionario que desempeña función tan importante como aquella del personal embarcado, cual es la de resguardar la reproducción del guano y la de las aves que lo forman, estimamos que él debe ser incluido en el artículo 5° de la resolución a que nos venimos refiriendo y asimilado, también, a la condición de los individuos de la policía para los efectos de la represión de los delitos que contra ellos se cometan.

Para la mayor eficiencia del movimiento de las lanchas a cargo parcial de las cuales va a estar el servicio de Policía Pesquera, estimamos conveniente complementar la resolución que la reglamenta, con una disposición por la que se estableciera que las lanchas que la realizan puedan salir de puerto sin necesidad de despachos especiales y a las horas que se estimen convenientes para el mejor servicio. Tal disposición tiene por finalidad principal asegurar el rápido movimiento de las embarcaciones en relación con las horas de pesca de cada zona y para cada clase de pescado, así como garantizar el conveniente secreto sobre las horas de salida de ellas y lugar de destino.

Dada la conveniencia de las medidas complementarias a la resolución sobre Policía Pesquera que recomendamos, esperamos salvo mejor parecer de ese Despacho, que ellas habrán de ser aceptadas". (*Boletín de la Compañía Administradora del Guano*. Lima, junio de 1929, vol. V, N° 6).

Casi transcurrido un mes de la remisión de dicho oficio, con fecha 13 de noviembre de 1928 el mismo gerente se dirigió a la misma autoridad haciéndole llegar un proyecto de Reglamento de la Policía Pesquera. Aquí el tenor del oficio:

> "Nos es grato adjuntar a Ud. Un proyecto del Reglamento de la Policía Pesquera, preparado por esta Compañía, de acuerdo con los términos de la Resolución Suprema de 9 de octubre último, por la cual se le encarga servicio.
>
> El citado reglamento tiene por finalidad no sólo reglamentar la aplicación de la resolución mencionada, sino servir de norma de procedimientos al personal que en ella se emplee. Con tal objeto, ha sido complementado con las diversas resoluciones referentes a la protección de aves y represión de la pesca con dinamita, así como aquellas relativas al contrabando del guano y uso de armas por los pescadores. Figuran, también, en él las diversas fórmulas de documentos que debe emplear el personal superior en sus relaciones con la Compañía y las autoridades.
>
> Esperamos que el proyecto que adjuntamos merezca la aprobación de ese Despacho y que sobre él recaiga la respectiva resolución aprobatoria. Con el objeto de completar el proyecto que nos es grato adjuntarle, habríamos de agradecer a ese Despacho quiera pronunciarse sobre la ampliación de él que nos fuera grato proponer en nuestro oficio de fecha 17 del mes ppdo. En el sentido de comprender en el personal de la Policía Pesquera aquel de los servicios de guardianías y de faros, así como establecer que las lanchas dedicadas a tal servicio queden exentas del trámite de despacho por viaje de las autoridades marítimas". (*Boletín de la Compañía Administradora del Guano*. Lima, junio de 1929, vol. V, N° 6).

Para adquirir las lanchas para la flamante Policía Pesquera, la Compañía Administradora del Guano comisionó a su gerente, Francisco Ballén, viajar al extranjero con ese propósito. Entre tanto, el subgerente, José A. de Lavalle, se dirigió al Director de Gobierno (7 de enero de 1929) para manifestarle el uso transitorio de lanchas adaptadas por ese caso. Dice:

> "Mientras la Compañía adquiere las embarcaciones apropiadas para ejercer la Policía Pesquera del litoral creada por Decreto Supremo de fecha 9 de octubre próximo pasado en la forma que él establece, adquisición que gestiona en el extranjero nuestro Gerente Sr. Francisco Ballén, van a ser dedicadas a él las lanchas de la Compañía adaptables a ese servicio, dando preferencia a aquellas zonas en que son mayores las actividades de la industria pesquera y, desde luego, los peligros de métodos ilícitos de pesca.
>
> Por el momento, la Policía Pesquera va a establecerse en el curso del presente mes, en las siguientes zonas: Pisco, Huacho y Callao, correspondientes a aquellas 4°, 5° y 6° que establece el decreto supremo referido.
>
> De acuerdo con el artículo 9°. Inciso A de esa resolución nos es grato indicar a ese Despacho las características de las lanchas que van a ser dedicadas, por el momento, al servicio de Policía Pesquera.
>
> CUARTA ZONA.– Remolcador *Don Pablo*.– Registrado bajo el N° 384- Motor Fairbanks de 60 HP.– Eslora: 18,80 m.– Manga 3,60 m.– Puntual: 1,60 ms.– Proa: recta.– Popa: redonda.– Casco: madera.– Tons. Registros: 8,53.

SEXTA ZONA.– Remolcador *Camanay*.– Motor Fairbanks de 45 HP.– Eslora: 12m.– manga: 3,50 m.– Puntal: 1,80 Proa: recta.– Popa: redonda volada.– Casco: madera.– Tons. Registro: 8,95.

Tan pronto como se designen las tres lanchas en las cuales será ejercido el servicio de la Policía Pesquera en la zona del Callao, nos será grato suministrar a ese despacho sus características respectivas" (*Boletín de la Compañía Administradora del Guano*. Lima, junio de 1929, vol. V, N° 6).

Sobre la construcción de las lanchas patrulleras para la Policía Pesquera, en el *Boletín de la Compañía Administradora del Guano* correspondiente al mes de setiembre de 1929 (vol. V, N° 9, pp. 463-465), se incluye un extenso y minucioso Informe que bien vale la pena reproducir a continuación:

"Con el objeto de dar cumplimiento al encargo hecho a la Compañía de ejercer la Policía Pesquera de Litoral Nacional, por Resolución Suprema de 8 de octubre del año pasado, se ha dado comienzo a la adquisición progresiva de las embarcaciones en que ese servicio debe de ser efectuado en las siete zonas en que, con tal fin, se ha dividido ese litoral.

La selección del tipo más apropiado de embarcaciones para tal fin y la contratación de su construcción han sido realizadas por el Gerente de la Compañía en su último viaje al extranjero, consultando de acuerdo con asesores técnicos, el servicio a que van a ser destinadas, así como la economía en su construcción y en su movilidad.

Por el momento, sólo se ha contratado la construcción de tres lanchas, debiendo hacerse las de las otras que requiera el servicio en años sucesivos.

La construcción de los cascos de las lanchas ha sido contratada con la firma alemana Fr. Lürssen, Yacht und Bootswerft de Vegesack, Bremen, bien conocida en Europa y los Estados Unidos por la calidad de las construcciones que realiza.

Las dimensiones generales de estas lanchas serán las siguientes:

Largo : 16 ms. 50
Ancho : 3 " 30
Puntual : 1 " 90
Calado : 1 " 20

Estas embarcaciones son de construcción especialmente fuerte, adaptables a un servicio duro y de la más grande condición marina.

El casco estará forrado interiormente de ciprés y, exteriormente, de 'teak'. Los remaches son de cobre y todos los pernos y tornillos de bronce. El casco está forrado de cobre desde la quilla hasta 12 pulgadas sobre la línea de flotación. Todas las partes bajo el agua son de bronce. La clase de uniones, la disposición de las conexiones y el empernado en general están dispuestos en forma de evitar la acción galvánica del agua de mar.

Las lanchas estarán provistas de motores Sulzer, tipo Diesel de 6 cilindros y dos ciclos, tipo 6 RKW, de 75 HP y 500 revoluciones por minuto.

La velocidad de las lanchas, con equipo completo, 4 000 litros de combustible, 400 litros de agua y 6 personas, será de 10 nudos y cuarto.

Estas lanchas estarán, además, provistas de un gancho para remolque, para el caso de que deban efectuar esta operación.

La cámara para tripulación está dotada de cuatro camas plegadizas y una mesa igualmente plegadiza para las comidas. Lleva anexos un cuarto de baño, con lavatorio, ducha y 'water closet', con servicio de agua corriente.

Los tanques de combustibles son de acero, de 3 600 litros de capacidad y están en conexión con un tanque de 400 litros instalado en proa, que se llena con una bomba Allweiler.
El tanque de agua es de 400 litros de capacidad, de cobre estañado.
Las lanchas están equipadas con un generador eléctrico de gasolina y una batería de 12 voltios, suficiente para el alumbrado de la embarcación y luces de navegación. Llevan, también un faro giratorio y un cuerno de neblina.
Las tres lanchas en construcción podrán estar en el Callao en el mes de octubre próximo y serán inmediatamente dedicadas al servicio de la Policía Pesquera, cuyo favorable efecto, en la conservación de los recursos guaneros e ictiológicos del país habrá de dejarse sentir en breve".

Por último, para concluir con este apartado cabe señalar lo siguiente: Por Resolución Suprema de fecha 15 de marzo de 1929, con rúbrica del presidente y del ministro Salazar, se dispuso que la Policía Pesquera del Litoral Nacional quedaba subordinada al Ministerio de Marina. Aquí el texto:

"Siendo conveniente regularizar el funcionamiento de la Policía Pesquera instituida por Decreto Supremo de 9 de octubre de 1928, poniendo sus actividades en armonía con las prerrogativas que corresponden a las autoridades de Marina en relación con las cuales aquellas tienen que desenvolverse;
Se resuelve:
1°.– La Policía Pesquera estará subordinada al Ministerio de Marina desde el punto de vista de la supervigilancia que a ese Despacho corresponde sobre todos los asuntos de mar, pero, conservando la estructura, atribuciones, facultades y fines, así como las reglas de procedimiento y el sistema de penalidad que se puntualizan en el referido decreto supremo.
2°.– Por el Ministerio de Marina se dictarán todas las disposiciones de carácter técnico que sean conducentes al mantenimiento de la independencia con que debe actuar la Policía Pesquera para llenar cumplidamente el objeto de su institución.
3°.– Lo dispuesto en la presente resolución no se opone a lo establecido en el artículo 9° del decreto supremo en referencia, por el que se establece la obligación de la Compañía Administradora del Guano de remitir al Despacho de Gobierno una relación de las lanchas que utiliza en el servicio de la Policía Pesquera; una nómina de los individuos que tiene en servicio, tanto en las lanchas como fuera de ellas; un manifiesto de las armas que emplea, así como la dotación de municiones que ponga en uso; y un parte mensual en el que se expresarán las modificaciones que ocurran sobre los puntos precedentes". (*Boletín de la Compañía Administradora del Guano*. Lima, junio de 1929, vol. V, N° 6).

4. El TRABAJO PORTUARIO

A. EL PANORAMA DEL MOVIMIENTO OBRERO PERUANO EN EL TRÁNSITO DEL SIGLO XIX AL XX Y LA INFLUENCIA DEL ANARQUISMO

De antiguo y a lo largo del tiempo, los trabajadores manuales (llamados después obreros) se agruparon u organizaron a través de diferentes modalidades gremiales. Al principio –siguiendo el

modelo imperante en otros lugares– lo hicieron con objetivos meramente asistencialistas de carácter artesanal; luego, con propósitos mutualistas reflejados en acciones de ayuda o cooperación mutua; y, finalmente, con fines reivindicacionistas o de lucha social en abierta demanda de aumentos salariales, mejoras en las condiciones de trabajo y en la búsqueda de la cohesión social de su sector. En los dos primeros momentos, tanto la opción política como la argumentación ideológica estuvieron ausentes. Por otro lado, el asistencialismo artesanal estuvo vigente hasta casi el arribo de la década de 1870; en cambio, el mutualismo cuajó a partir de entonces y se fortaleció con el gobierno de Nicolás de Piérola a fines del siglo XIX, logrando una inusual sobreprotección con claros ribetes de un "paternalismo gubernamental" que, a la postre, le fue perjudicial.

Con el advenimiento de la vigésima centuria y bajo el influjo, sobre todo de las nuevas y radicales corrientes del pensamiento anarquista, el mutualismo empezó a ser desbordado, perdiendo hegemonía y vigencia como fuerza u organización laboral. Entre 1911 y 1929 (en la época de Leguía principalmente) su membresía disminuyó considerablemente por el arrollador avance del mensaje sindicalista. En esta última etapa de evolución, el sindicato en efecto fue la agrupación predominante y la huelga el instrumento o el medio empleado para la conquista laboral. ¿El epílogo? La conciencia de clase o el sentido de pertenencia no solo empezó a gestarse entre sus miembros, sino que sirvió de impulso para superar las antiguas formas de organización y de lucha. Ahora sí, la orientación ideológica estará claramente definida; las organizaciones o sociedades mutualistas darán paso a los sindicatos y, posteriormente, las corporaciones a las federaciones de alcance regional o nacional. La lucha por la conquista de las 8 horas de trabajo será, igualmente, el *leit motiv* del movimiento obrero en su conjunto hasta el decenio de 1920.

Bajo este paraguas puede decirse, pues, que en el transito del siglo XIX y XX e, incluso, en los inicios de nuestro periodo, el movimiento obrero peruano en general actuó bajo el influjo directo del pensamiento radical anarquista imperante aquí y en otras partes del Continente. En este caso –como veremos de inmediato– el mensaje o la fuente primaria tuvo que ver en gran medida con las ideas extremistas esgrimidas por el libre pensador e iconoclasta limeño, Manuel González Prada y difundidas por activos dirigentes gremiales de entonces. Pero ¿cuál era la base ideológica del anarquismo?, ¿qué propugnaba?, ¿quiénes eran?, ¿quiénes eran sus representantes más conspicuos a nivel

internacional? ¿con qué medios de difusión contaron en el Perú para divulgar sus ideas? A continuación, ofrecemos una síntesis al respecto.

La palabra "anarquismo", de origen griego, significa "ausencia de autoridad" en todas sus manifestaciones. Tomó su sentido de doctrina político-social a mediados del siglo XIX; en el siglo XX alcanzó su praxis a través de la acción revolucionaria. La mayoría de los grandes pensadores anarquistas vivieron gran parte de su vida, o incluso toda ella, en el siglo XIX: Pedro José Proudhon (1809-1865); Miguel Bakunin (1814-1876); Enrique Malatesta (1853-1932) y Pedro Alexievich Kropotkin (1842-1921).

En todos ellos, el común denominador fue el rechazo profundo y abierto ante toda forma de autoridad e, inclusive, contra el Estado proletario. Así, el francés Proudhon (uno de los fundadores de las teorías colectivistas y mutualistas) en uno de sus libros más célebres escribió: "El gobierno del hombre por el hombre es servidumbre. Quien me ponga la mano encima para gobernarme es un usurpador y un tirano: Lo declaro mi enemigo". Su discípulo, el ruso Bakunin, no se quedó atrás. En su libro: *Los principios de la revolución* anotó: "En resumen, rechazamos toda legislación, toda autoridad y toda influencia privilegiadas, patentadas, oficiales y legales, aunque salgan del sufragio universal, convencidos de que no podrán actuar sino en provecho de una minoría dominadora y explotadora, contra los intereses de la inmensa mayoría sometida". De igual temperamento fue el italiano Malatesta en su difundido libro *La Anarquía*, lo mismo que el ruso Kropotkin en su obra *Palabras de un rebelde*. En una palabra, el anarquismo en su esencia filosófica propugnó la supresión del Estado (considerado como órgano de corrupción y de opresión), del gobierno y de todo medio de coerción. Por eso que el marxista ruso Jorge Valentinovich Plejanov (tenido por mucho tiempo como el apóstol del socialismo de su país) en su libro *Anarquismo y socialismo* sostuvo con evidente ironía que a la victoria de una revolución anarquista, sus dos únicas normas de conducta serían: "Primera, todo el mundo puede hacer lo que mejor le parezca. Segunda, nadie está obligado a cumplir con el precepto anterior".

Esta corriente ideológica, llegada a nuestro continente con los inmigrantes europeos, muchos de ellos, militantes de la Primera Internacional tuvo, evidentemente, un gran sostén en el quehacer que cumplió el mencionado Malatesta desde Buenos Aires. En efecto, radicado en esta capital sudamericana, el famoso ideólogo italiano irradió con asombrosa continuidad e ímpetu los ideales

del movimiento gestado en el viejo mundo. Pronto, las "viejas y adormitadas huestes laborales" se vieron sacudidas por el radical mensaje de acción y violencia. En el Perú de entonces, la figura más relevante en el ejercicio de las ideas anarquistas fue, a no dudarlo, el celebérrimo e incisivo Manuel González Prada, cuya acción –bien sabemos– caló hondamente no sólo en el sector de los trabajadores, sino también en el de los estudiantes e intelectuales progresistas de su época, convirtiéndose al final de su vida en uno de los pensadores anarquistas de Hispanoamérica más importantes e influyentes. Es que, básicamente, la personalidad de González Prada –como afirma su estudioso Hugo García Salvatecci (1973)– fue "anárquica por convicción y pensamiento y no por descontento, tristeza o desesperanza". A semejanza de los propulsores del anarquismo europeo, el autor de *Horas de lucha* también despotricó del poder y de la autoridad como formas de negación de la libertad absoluta del ser humano. "El poder –escribió en uno de sus folletos más célebres– corrompe y envilece; nada malea tanto como el ejercicio de la autoridad". Sin embargo, jamás el ilustre panfletario se mostró como el revolucionario "con bomba en mano y puñal entre los dientes" con que a menudo suele identificársele. Su conducta estuvo siempre por encima de aquel ridiculizado arquetipo que del anarquista se tuvo y que él –como lo recuerda el citado autor– trató de desvanecer cuando afirmó en su ensayo *Anarquía*: "La anarquía no surgió ni se explica por el despecho ni por el odio, fue fruto de hombres superiores que estuvieron por encima de todo sectarismo". Al lado del maestro destacaron en la propaganda y difusión del movimiento anarquista los dirigentes Manuel Caracciolo Lévano y su hijo Delfín, Luis Felipe Grillo, Carlos del Barzo, Glicerio Tassara, Adalberto Fonkén y Carlos Barba, entre otros. En este contexto, hay que recordar que el capitalismo industrial que empezó a consolidarse en nuestro medio en la última década del siglo XIX provocó la formación de las primeras concentraciones urbanas e industriales con su secuela de agitación y miseria en los años sucesivos. Esta incipiente especificidad ocupacional (de sesgo netamente capitalino) conllevó la constitución de una modalidad laboral distinta ejercida con "maquinarias modernas, en centros de gran concentración" y con un elemento humano de "factura diferente"; el obrero urbano, capitalino e industrial. Justamente en este tránsito del artesano al obrero (del mutualismo al proletariado urbano) es que empezaron a tener vigencia las ideas anarquistas. No olvidemos que los principales núcleos de trabajadores urbano-industriales (textiles, gráficos, panaderos,

choferes, portuarios, molineros, galleteros y ferrocarrileros) provenían en su mayor parte del artesanado arruinado. El nuevo proletariado urbano laboraba bajo pavorosas condiciones, con una jornada de 10 y 16 horas diarias, sin protección legal alguna (Sulmont, 1985). Las luchas laborales, no obstante tener aún un carácter espontáneo –afirma Ernesto Yepes (1971)– estarán dirigidas precisamente por líderes que empiezan a actuar al margen de los tradicionales patrones del mutualismo. Muy pronto empezaron los primigenios brotes de agitación obrera, desconocidos (por su carácter y magnitud) hasta entonces.

A fines del siglo XIX, grupos de trabajadores enmarcados en la modalidad descrita, decepcionados por la demagogia de los viejos dirigentes de la confederación de Artesanos, empezaron a ser ganados por el círculo anarquista que, poco a poco y por mucho tiempo, llegó a convertirse en la única alternativa de organización laboral.

Bajo este signo de progreso y adhesión ascendente es que germinó el anarquismo en el Perú. De acuerdo a lo señalado por Augusto Salazar Bondy en su valiosísimo libro *Historia de las ideas en el Perú contemporáneo* (1967), históricamente es susceptible descubrir cuatro instancias de esta evolución: a) la fase del tanteo (en que se difunde el ideario del movimiento a través del mutualismo libre-pensador); b) la fase de organización (en que el mutualismo es superado como opción política); c) la fase de apogeo (cuando el anarquismo copa el movimiento sindicalista); y d) la fase del derrumbe (cuando las dirigencias sindicales son atraídas por otros modelos políticos e ideológicos: aprismo, socialismo y comunismo).

Sin duda alguna, en la tercera fase el anarquismo logró irradiar e influenciar a nivel nacional su pensamiento revolucionario; cronológicamente correspondería a las dos primeras décadas del presente siglo. Fue durante esta etapa cuando los anarcosindicalistas se separaron (1904) de la otrora poderosa Confederación de Artesanos y formaron la Federación de Obreros Panaderos "Estrella del Perú". Al año siguiente, esta celebró el Día Internacional de los Trabajadores, en cuya ceremonia Manuel González Prada fue el principal orador; en su conferencia leída bajo el título de "El intelectual y el obrero", no sólo fustigó duramente a dicha Confederación, calificándola por su obsecuencia de "tenaza del político para coger al obrero", sino que preconizó por primera vez en el Perú, la unión o alianza de la inteligencia con el trabajo con fines revolucionarios.

Con la separación aludida (gestada por los obreros anarquistas Manuel Caracciolo Lévano, Fidel García Gacitúa, Delfín Lévano y Javier Urmachea) se inició el movimiento sindical propiamente dicho; en su declaración de principios (proclamada el 1° de enero de 1906), consignó como una reforma inmediata la jornada de las 8 horas (Basadre, 2005). En 1912 bajo su auspicio, se constituyó la Federación Obrera Marítima y Terrestre del Callao; un año después la Federación Obrera Regional Peruana; en 1915 la Unión de Trabajadores de Tejidos; y en 1918 la Federación Obrera Local de Lima y la Federación de Albañiles y Anexos. Todos ellos –repetimos– bajo el influjo de los anarquistas. Por otro lado, los congresos obreros de 1901 y 1921 fueron organizados por los indicados dirigentes. Ellos, igualmente, estuvieron a la vanguardia de las luchas por la jornada de las 8 horas iniciadas en 1905 (Chang-Rodríguez, 1985). Su labor se orientó también a la capacitación e instrucción de los obreros, a través de asociaciones, cursillos o bibliotecas rodantes con literatura anarquista.

Las principales luchas de reivindicación laboral de entonces, con gran predominio entre portuarios, panaderos, tipógrafos y textiles, van a ser difundidas por publicaciones (periódicos y revistas) de marcada orientación anarquista y radical: *El Motín, Germinal, El libre pensamiento, Los Parias, El Oprimido, La Voz Obrera y La Protesta*; esa última, estupendamente analizada e historiada por Piedad Pareja (1978). Para comprender –dice el citado Chang-Rodríguez– la magnitud del radio de acción y la intensidad de la actividad anarquista, es menester apreciar el tiraje de sus publicaciones más representativas. *La Protesta*, por ejemplo, tiraba regularmente 2 000 ejemplares, y en sus ediciones extraordinarias, el número se elevaba a 3 000. *Los Parias* osciló entre los 1 500 y los 2 000 ejemplares.

Muerto González Prada en 1918 y pérdida la hegemonía del anarquismo entre los gremios sindicalizados en los años siguientes, el movimiento obrero tomó otro rumbo de alcances y proyecciones más vasto y complicados.

B. EL TRABAJADOR PORTUARIO Y SU PECULIAR QUEHACER LABORAL

Infortunadamente, no obstante, su enorme transcendencia en el marco del movimiento obrero nacional, todavía carecemos de una historia social del trabajador portuario que, a la luz de las evidencias históricas de la época, examine no solo la naturaleza de su quehacer, sino también las múltiples implicancias de su

labor en la actividad marítima y de su rol preponderante en las luchas y reivindicaciones de la clase trabajadora en general. ¿Las razones? El trabajo marítimo –observa al comandante Miguel Flórez Nohesell (1986)– siempre ha sido considerado como una actividad de características especiales. La complejidad de este trabajo, debido a la variedad de empleadores, así como a las circunstancias singulares de su composición (mar, tierra y nave donde se desenvuelve), le concedieron al trabajador marítimo una personalidad y un estilo bastante peculiares. Recordemos que por mucho tiempo los trabajadores portuarios hacían sus labores empleando mayormente su propia energía humana (fuerza física) en el acarreo de las mercaderías. A excepción de la carretilla de mano y la palanca, así como el plano inclinado, toda la actividad la desarrollaba con las manos, el hombro y la espalda. A esta modalidad –agrega dicho autor– se sumaba la naturaleza del medio de trabajo, no siempre el mismo, pues podía ser en algunas ocasiones en tierra, muelle o depósitos, en lanchones, en la playa o en la cubierta y bodegas del buque, o en la intemperie bajo la acción del buen o mal tiempo, en el día o en la noche. Bajo estas características, el trabajador portuario cumplía sus faenas cotidianas.

Pero ¿cuál fue el estatus y la organización laboral de este singular trabajador a lo largo del tiempo? A continuación, y en base a lo recopilado por el citado autor, ofrecemos una síntesis histórica que revela el trabajo diferenciado cumplido. Por ejemplo, durante el dominio hispano, la actividad de movilización de la carga en los puertos era realizada por grupos de trabajadores que se hallaban registrados o matriculados ante las autoridades portuarias marítimas o de cada puerto. Este personal realizaba diversas faenas en tierra y en el muelle vinculadas a la carga. Simultáneamente, los lanchones o embarcaciones que transportaban las mercaderías eran conducidos por personal especial que se encargaba de las faenas inherentes en las embarcaciones relacionadas a la carga, se llevaban a cabo utilizando al personal de marineros de las mismas.

Al empezar el siglo XIX (1805) se dictó una disposición para el puerto del Callao que fijaba el valor del pago que debía efectuarse a las cuadrillas de cargadores de dicho lugar. Según referencias de la época, este personal era en realidad el que tenía la exclusividad del movimiento de la carga en el mencionado puerto que, dígase de paso, era el principal y el de mayor movimiento del virreinato. Poco después de proclamada la Independencia (por Decreto Supremo del 10 de octubre de 1826) se aprobó un

nuevo arancel que mejoraba sustancialmente el pago de la carga y descarga de la indicada cuadrilla de cargadores; dispositivo que fue derogado siete años más tarde durante el régimen de Agustín Gamarra, volviéndose al tarifario de 1805. Este cambio provocó el natural malestar y rechazo de los trabajadores ¿El argumento gubernamental? Entre otras, tres razones denunciadas así:

a. Que ni el precio de las subsistencias ni el de los jornales en la actualidad es mayor que lo que era en 1805.
b. Que no puede el Gobierno mirar con indolencia el estado de abatimiento en que se halla la Marina Mercante Nacional, sin dejar de prestar al comercio la protección que necesita.
c. Que las disposiciones que deben producir conocido provecho a la República no pueden dejar de dictarse por la disminución de ganancias de una porción pequeña y determinada de individuos.

Al lado de esta configuración legal, un asunto que concitó preocupación constante a nuestros gobernantes fue el que a continuación detallamos.

A lo largo de los primeros años del periodo republicano, fueron continuas las interferencias en el control de los trabajadores portuarios por algunas autoridades políticas que, por lo común eran ajenas a la actividad marítima. En vista de ello y atendiendo a los reclamos de los trabajadores, con fecha 5 de agosto de 1840 (siendo presidente Agustín Gamarra) se expidió un decreto que en su artículo primero establecía lo siguiente: "Los Capitanes de Puerto en sus respectivas jurisdicciones de Marina, son los únicos encargados y responsables de la policía de los puertos y de quienes laboran en ellos". Más aún, en el artículo tercero se dispuso: "Los Capitanes de Puerto no inscribirán en las matrículas de Marina, sino a aquellos individuos que a continuación se expresan: a) a los pescadores mayores de diez y siete años que estén en actual ejercicio de la pesca; b) a los peruanos hombres de mar, que sirvan embarcados en buques de la Marina de Guerra o en la Mercante Nacional, o se hallen destinados al servicio de las embarcaciones menores pertenecientes a los resguardos o dependencias de Marina; c) a las compañías de cargadores establecidas en los puertos para el servicio del comercio, y a los marineros peruanos que embarquen en ellos; d) a los individuos de maestranza naval que, domiciliados en los puertos, se hallen o no embarcados, con tal que se ocupen de sus oficios en servicio del Estado o de los buques mercantes nacionales" (citado por Flórez Nohesell, 1986).

En este mismo año de 1840 (6 de octubre) tuvo lugar un hecho inédito y de suma importancia para los trabajadores marítimos

y portuarios. El ministro de Guerra y Marina, Juan José Salas, no solo reglamentó y amplió el decreto del 5 de agosto arriba mencionado, sino que dispuso la creación de las Milicias Navales de la República, subdividiéndolas en los denominados "Tercios Navales". Aquí el texto de la mencionada reglamentación:

"Casa del Supremo Gobierno de Lima a 6 de octubre de 1840
Sr. Coronel Comandante General de Marina
Sr. Coronel:

Para que el arreglo de las matrículas de Marina se establezca ordenadamente y en conformidad con lo dispuesto por la ordenanza de su instituto, ordenará U.S. se observe con puntualidad lo siguiente, según lo determinado por el título 3° de la referida ordenanza:

Art. 1°.– Toda la gente de mar y maestranza y demás individuos matriculados, llamados a inscribirse en las matrículas por el artículo 3° del Decreto de 5 de agosto último, formarán un cuerpo militar, el cual se denominará 'Milicias Navales de la República'.

Art. 2°.– El Comandante General de Marina, en quien reside la subinspección de todos los cuerpos de la Armada, será también el Sub-Inspector de las Milicias Navales de la República, y sus atribuciones serán a más de las que ejerce como Comandante General, las que indica el artículo 21 del expresado título 3°.

Art. 3°.– Las Milicias Navales se subdividirán en otros cuerpos que se denominarán Tercios Navales, y cada Tercio Naval tomará el nombre particular de la capital del departamento a que pertenezca el puerto principal que se halle comprendido en él.

Art. 4°.– Los Tercios Navales se subdividirán en otros cuerpos, que se titularán Partidos Navales, y cada Partido Naval tomará el nombre particular de la capital de la provincia a que pertenezca el puerto principal que se halle comprendido en la matrícula del respectivo Partido.

Art. 5°.– En conformidad con los dos artículos anteriores se llamará "Tercio Naval de Moquegua", el conjunto de todos los Partidos Navales que se hallen comprendidos dentro de los límites litorales de dicho departamento, y su comandante principal será el Capitán del Puerto de Arica, observándose el mismo sistema con respecto a los Tercios Navales correspondientes a los departamentos de Arequipa, Lima, La Libertad y provincia litoral de Piura, cuyos comandantes principales serán, en el primero, el Capitán de Puerto de Islay; en el segundo, el del Callao; en el tercero, el de Huanchaco; y en la expresada provincia litoral, el de Paita.

Art. 6°.– En el mismo orden anterior se observará con respecto a los Partidos Navales, y sus comandantes particulares serán los Capitanes del Puerto principal de la provincia a cuya jurisdicción pertenezca la extensión litoral de su matrícula.

Art. 7°.– En el repartimiento de los matriculados, que han de componer la formación de los Tercios y Partidos Navales, se observará análogamente, lo que se previene en el Art. 3° del referido título.

Art. 8°.– El sub-Inspector de matrículas a propuesta de los comandantes principales de los Tercios, nombrará de entre los matriculados, aquellos individuos que sin sueldo alguno, han de servir las plazas de sargentos de brigada y cabos primeros y segundos.

Art. 9°.– Los Comandantes de cada Partido pasarán a fin de cada mes, a sus correspondientes comandantes de Tercios, las respectivas noticias de que se encarga el Art. 19 del mencionado título y los comandantes de los Tercios pasarán al Sub-Inspector en cada trimestre un resumen general de todos los individuos de que se compongan las matrículas de su mando, cuidando de expresar en él la clasificación prevenida en la segunda parte del referido artículo.

Art.10°.– El Sub-Inspector con arreglo al Art. 21 formará a fin de año un estado general en que se manifieste la fuerza de que se compongan las Milicias Navales, expresando en él y con separación, la que pertenezca a cada Tercio y Partido, clasificación de los diversos ejercicios en que se ocupen los matriculados a cuyo estado acompañará el informe indicado en el expresado Art. 21 y se elevará al Gobierno por conducto del Ministerio de Despacho.

Art. 11°.– Tanto los comandantes de los Tercios, como los de los Partidos, pasarán en cada tres meses a sus respectivos matriculados, las revistas respectivas, a fin de que tenga su debido efecto lo dispuesto por el artículo 2° del Decreto de 29 de setiembre último.

Art. 12°.– Así mismo cuidarán muy restrictamente de no inscribir en las matrículas, sino aquellos individuos cuyas calidades se hallan contenidas en las cuatro condiciones expresadas en el Art. 3° del Decreto del 5 de agosto último.

Todo lo que de suprema orden comunico a U.S. para que desde la fecha tenga todo lo dispuesto su puntual observancia.

Dios guarde a U.S.–

JUAN JOSÉ DE SALAS".

En consecuencia, a partir de entonces y hasta el advenimiento del Oncenio en 1919, vale decir, durante casi ochenta largos años, fue bajo la organización de las Milicias Navales y sus correspondientes Tercios, la forma cómo operó el registro y control de los trabajadores marítimos y portuarios. Con Leguía –como veremos en el apartado siguiente– se inició una nueva etapa.

¿Y cuál fue la clasificación de los trabajadores marítimos? Además del personal de cargadores que hemos mencionado en líneas anteriores, existían otros grupos que efectuaban labores específicas en el movimiento de la carga en playa y depósito del puerto. En efecto –refiere Flórez Nohesell (1986)– las agrupaciones de trabajadores marítimos en cada puerto fueron adoptando sucesivamente una conformación especial muy similar, de acuerdo a la naturaleza del trabajo marítimo basado en el sistema de lanchonaje, a excepción del puerto del Callao, que por tener el muelle y dársena para atraque directo y posteriormente el terminal marítimo, tenía otra conformación. En forma general, puede afirmarse que la siguiente clasificación de trabajadores predominó y operó por mucho tiempo a nivel nacional:

a. Jornaleros
   Trabajadores que realizaban el trabajo de carga y descarga en el muelle y dársena del Callao.
b. Playeros
   Trabajadores que realizaban trabajos en los buques de pequeño tonelaje fondeados en la bahía, así como trasbordo de pasajeros.
c. Muellanos
   Trabajadores que efectuaban su labor en tierra o en el muelle entregando o recibiendo carga de lanchones.
d. Lancheros
   Trabajadores que efectuaban su labor de movilización de carga en los lanchones, entregándola o recibiéndola del estibador de la nave o del muellano.
e. Estibadores
   Trabajadores que realizaban su labor de embarque y descarga en las naves, y en algunos casos en el muelle al costado de la nave.
f. Tarjadores
   Trabajadores encargados de formular la relación de carga embarcada o descargada, o nota de tarja.
g. Maniobristas
   Trabajadores que acondicionaban los elementos de maniobra, plumas, escotillas, etc., necesarios para las labores de embarque y descarga.
h. Guardianes
   Trabajadores encargados de custodiar la carga en almacenes, zonas, patios, carros de ferrocarril, lanchones y otros[99].

Además, en el puerto del Callao se reconoció a otro grupo de trabajadores marítimos denominados: "parihueleros" y "vagoneteros", encargados de movilizar los elementos de trabajo de los estibadores (paletas/vagonetas).

En algunos otros puertos también se empleaban trabajadores que efectuaban diversas operaciones con la carga y que tenían la denominación de:

a. Tasqueros, que operaban en las playas descargando o embarcando la carga de lanchones.
b. Lancheros, que operaban con la carga en los lanchones
c. Arrumadores, que movilizaban y efectuaban el arrumaje de los bultos en la playa, almacén o depósito.
d. Cargadores, que transportaban la carga de un lugar a otro.

En cuanto al caso específico de los trabajadores marítimos y portuarios del Callao, sin duda alguna el más numeroso, importante y combativo del país, (su labor estuvo normada por las disposiciones mencionadas por el comandante Flórez

Nohesell en su obra citada (1986). Al empezar el siglo XX las instalaciones portuarias del Callao estaban constituidas por el muelle y dársena, las que eran administradas por una compañía francesa, la Empresa del Muelle y Dársena del Callao. Hasta el año 1904 prevaleció una Resolución Suprema de fecha 22 de junio de 1895 por la que se declaraba que el personal que empleaba dicha empresa, "no estaba obligado a inscribirse en la matrícula respectiva, mientras subsista el reglamento de dicha empresa aprobado el 31 de marzo de 1875". La contratación era libre sin sujeción a ninguna reglamentación. Había al servicio de dicha empresa dos grupos de trabajadores: los playeros, que efectuaban trabajos en los buques de pequeños tonelajes fondeados en la bahía, así como el trasbordo de pasajeros; y los jornaleros, que efectuaban los principales trabajos en los buques y muelles. Con fecha 14 de junio de 1904 se expidió una resolución disponiendo que: "la Capitanía del Puerto del Callao proceda a la matriculación del personal que tiene a su servicio dicha Empresa, de conformidad con el Reglamento de Capitanías y demás disposiciones vigentes". Con fecha 8 de noviembre del mismo año se expidió la reglamentación de la matrícula de los jornaleros del muelle y dársena, en la que entre otras cosas se establecían "los requisitos para la inscripción, número, pago de jornales, horas de trabajo y también disposiciones tendientes a evitar las huelgas y garantizar la seguridad de los obreros". Finalmente, se establecía que: "como matriculados de Marina, quedan los jornaleros de la Empresa del Dársena y de las Compañías de Vapores, sujetos a las disposiciones contenidas en el Código de Marina Militar, y en el Código de Marina Mercante y Reglamento de Capitanías vigente". No habiendo tenido buenos resultados en la práctica esta reglamentación, en 1907 se derogó el decreto de 1904 en la parte referente a los playeros, emitiéndose otro decreto específicamente para los jornaleros. A partir de ese año, el trabajo quedó libre para los jornaleros, efectuándose las operaciones por contratos entre las empresas y los contratistas llamados "capataces". Nuevamente en 1914 se dio otra reglamentación restableciendo el sistema de matrícula, exigiendo ciertos requisitos para la inscripción, fijando la jornada en ocho horas, estableciendo una comisión para resolver los incidentes, y fijando el monto de los jornales. En cuanto a los playeros, también se fijó una reglamentación, exigiendo la matrícula en registros llevados por los capitanes de puerto, estableciendo tarifas y otras disposiciones más. Posteriormente (1935) cuando la "Sociedad Unión de Jornaleros del Callao" fue reconocida oficialmente como "Centro Unión

de Estibadores del Callao", el grupo de trabajadores del Callao llamado de antaño "jornaleros" empezó a ser denominado en lo sucesivo como "estibadores".

Evocando precisamente al estibador, como una genuina estampa chalaca de aquellos días, Fernando Sánchez en su libro *Pasado, presente y futuro del Callao* (1979), incluye la siguiente semblanza titulada "El Estibador". Dice así:

> "Dotado de una picardía contagiosa, el estibador chalaco es el personaje más popular del Callao. Moreno, de anchos hombros, ojos brillantes y risa estentórea, sabe hacerse querer por sus amigos y temer por sus ocasionales enemigos.
>
> Cuando se dirige al muelle en bicicleta, lleva su periódico en el bolsillo y una gorrita debajo de la correa. Sus brazos fuertes son capaces de cargar con la ayuda de su ganzúa.
>
> La lisura no está lejos de su vocabulario. También el grito y el consejo franco al amigo en desgracia. Como buen palomilla conoce todas las cantinas del Callao, pero mantiene la sobriedad cuando tiene que vérselas con el deber profesional. Generalmente, posee una familia numerosa que lo adora con veneración a pesar de los repetidos pleitos que suele armar cuando llega borracho.
>
> Anda en grupos de más de tres personas. Es un personaje preponderantemente social. Toma cerveza y come ceviche; sabe trompearse usando la cabeza como una comba; la 'chalaca' o 'patada voladora' la inventó él. Tiene buen corazón y sabe comprender las pasiones humanas.
>
> Este es el estibador peruano, nacido en el Callao".

C. LA SUPRESIÓN DE LAS MILICIAS NAVALES Y LA REORIENTACIÓN DEL TRABAJO PORTUARIO A PARTIR DE 1919

Con la firma del presidente Leguía y del ministro de Marina, contralmirante Juan Manuel Ontaneda, con fecha 15 de diciembre de 1919 se expidió el decreto supremo por el cual se derogaron todas las disposiciones referentes a las Milicias Navales anteriormente dictadas; asimismo, se establecieron otras disposiciones específicas sobre la labor de las capitanías y los trabajadores. El texto de dicho dispositivo es el siguiente:

> "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, establecidas en el Código Naval;
>
> 2° Que los denominados gremios navales presentados en el Reglamento de Capitanías no tienen otro objeto que servir de base para la formación de las expresadas Milicias Navales; y
>
> 3° Que la nueva Constitución Política del Estado preceptúa la libertad de trabajo;
>
> DECRETA:
>
> Art.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 conducta y las exigidas por la competencia en el oficio o industria a que se dediquen y la obligación de estar inscritos en el Registro del Servicio Militar Obligatorio a los que según la ley, están obligados a él.

Art.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 existe Cámara de Comercio, el Capitán de Puerto designará como representantes del Comercio a dos comerciantes residentes en el lugar en que no sean dueños de lanchas, ni negocien en embarcaciones.

Art. 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 cuadriplicado, copia de ellos, para su distribución en la forma siguiente: una para cada parte contratante, otra para la Capitanía del Puerto y la otra que se remitirá a la Dirección de Capitanías.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 los trabajos.

Art. 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 ejercicio de la autoridad de su cargo, mantendrá sobre los trabajadores la debida vigilancia y determinará los casos en que no convenga la renovación de la libreta o en que deba hacerse antes de los seis meses.

Art. 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

Art. 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 de Lima, a los quince días del mes de diciembre de mil novecientos diecinueve.

A.B. LEGUÍA
JUAN M. ONTANEDA".

D. SOCIEDADES Y SINDICATOS DEL PUERTO DEL CALLAO[100]

De acuerdo, a la información de la época, entre la segunda mitad del siglo XIX y las tres primeras décadas de la centuria siguiente, se fundaron en el Callao diversas instituciones que, de una u otra forma, estuvieron vinculadas al quehacer marítimo y portuario en general. En las líneas que siguen hacemos una reseña de las más significativas.

- *Sociedad Filantrópica Democrática*. Según Manuel Atanasio Fuentes, reputado escritor y jurista limeño del siglo XIX (1820-1889), esta entidad se estableció el 23 de mayo de 1858 después de varios intentos frustrados por la inestabilidad política del momento. Su principal gestor fue el contratista chalaco Mariano Salazar y Zapata, apoyado por el dirigente José E. Lecaros. De acuerdo, al indicado autor, Salazar que laboraba en el embarque y desembarque de mercaderías en el mencionado puerto, propugnó su fundación al constatar que sus trabajadores, cuando enfermaban o fallecían por falta de asistencia médica oportuna e inmediata, los amigos y familiares hacían erogaciones "para darles cristiana sepultura". A raíz de los tumultos populares de fines de 1859 contra la desocupación, la flamante institución tuvo una decidida y enérgica participación, siendo perseguidos y encarcelados durante varias semanas Salazar y varios integrantes de la junta directiva.
- *Sociedad Amiga de las Artes*. Aunque con fines no estrictamente laborales, en 1859 se fundó esta institución en el puerto chalaco. De clara tendencia liberal, fue auspiciada por el célebre clérigo y parlamentario tacneño, Francisco de Paula González Vigil. Se afirma que los trabajadores portuarios eran asiduos asistentes a las charlas o reuniones que en ella tenían lugar, principalmente sus dirigentes más conspicuos.
- *Unión de Pescadores*. En 1874 (durante el régimen civilista de Manuel Pardo y Lavalle) los pescadores del Callao fundaron esta institución con el claro designio de "velar por los intereses del sector menos favorecido" del puerto. Permanentemente contaron con el apoyo de los trabajadores portuarios.
- *Sociedad Marítima de Gavieros y Anexos*. Fue establecida el 7 de agosto de 1919, al mes de arribo de Leguía al poder. Su reconocimiento por la Sección de Trabajo del Ministerio de Fomento ocurrió el 27 de mayo de 1924. Estaba compuesta por los numerosos gremios de lancheros, gavieros, draga y patrones de remolcadores, los que –en opinión de Laos (1927)– "formaban una entidad con el fin exclusivo de socorrerse y protegerse

mutuamente contra todas las eventualidades del trabajo y en los casos de enfermedad o muerte". Asimismo, buscaba no solo el mejoramiento económico de sus miembros, sino también la armonía y el respeto comunes. Logró establecer con reconocido éxito una sección de ahorros o caja de resistencia, lo cual "contribuyó a fomentar el espíritu de ahorro tan importante y necesario en la colectividad obrera". Gracias a su efectiva labor en pro de los intereses de sus integrantes, consiguió múltiples beneficios de índole laboral, económica y social para ellos. La administración y régimen interna de la institución corría a cargo de una junta directiva integrada por un presidente y vocales de Inspección, Beneficencia y Régimen.

- *Sociedad Marítima de Carpinteros y Calafates del Callao*. Fue creada el 28 de setiembre de 1919 y reinstalada el 4 de abril de 1923. Fue reconocida oficialmente el 24 de julio del año siguiente ¿sus fines? Entre otros, los siguientes: levantar el nivel moral y material de los asociados; fomentar el ahorro en el sentido más amplio y eficaz posible; defender los derechos individuales y colectivos que las leyes del país acuerden, hacer prácticos los justos reclamos de los socios, representándolos legalmente ante las autoridades, cuando se trate de salarios, abusos e incidentes en el trabajo; solicitar a los poderes públicos la dación de leyes que mejoren la situación de los asociados. Los socios estaban obligados a los siguientes pagos:

Cuota semanal	Lp. 0,0,10
Cotización (ahorro forzoso) mensual	Lp. 0,0,50
Fiesta anual	Lp. 0,1,00
Mortuorio	Lp. 0,1,00

  La junta directiva –según el citado Laos (1927)– estaba formada por 12 miembros, renovable el 28 de setiembre de cada año. Sesionaban mensualmente.
- *Sociedad Obrera Marítima Confederada*. Fue fundada el 26 de agosto de 1921. Entre sus objetivos figuraban: luchar por el mejoramiento de las condiciones de seguridad e higiene en el trabajo; conseguir el aumento del salario cada vez que las condiciones elevadas del costo de vida lo requiera; proteger y defender a los asociados por todos los medios a su alcance; estrechar los lazos de solidaridad entre todos los obreros del puerto y unirlos en una sola asociación a fin de trasformar la organización de trabajo imperante; prestar ayuda moral y material a todo gremio o colectividad que lucha y tenga los mismos principios; buscar trabajo a los socios desocupados. La cuota semanal de los asociados activos era de Lp. 0,0,50.

¿Los beneficios? En caso de enfermedad, recibían Lp. 0,2,00 diarios (previa presentación del certificado médico); al ocurrir el fallecimiento, los deudos recibían Lp. 15,0,00 para los gastos del sepelio. La junta directiva estaba integrada por 10 miembros, renovable el día del aniversario anual. La entidad –agrega el indicado autor– estaba reconocida oficialmente por el Ministerio de Fomento.

E. CONFLICTOS Y REIVINDICACIONES LABORALES DEL SECTOR PORTUARIO

Conforme a lo expresado en las líneas precedentes, las luchas sociales de los trabajadores portuarios estuvieron decididamente impulsadas e influenciadas por el movimiento anarquista de corte radical. Bajo esta premisa, es correcto afirmar que hasta la década de 1920 dichos conflictos y otros protagonizados por otros sectores giraron en torno, primordialmente, al establecimiento de la jornada de las 8 horas de trabajo, conquista que –como bien sabemos– habían logrado por primera vez los obreros de Chicago en 1886. Veamos cómo se logró esta histórica jornada en el caso de los trabajadores peruanos en general y cuáles fueron sus principales repercisiones laborales entonces y en los años sucesivos. En la medida de lo posible, se hace mención especial a los portuarios del Callao.

En la dinámica de la historia del trabajador peruano, se descubre que durante el siglo XIX y hasta el advenimiento del XX, la duración de la jornada laboral no presentó un ritmo uniforme y único, fluctuando ente 10, 16 y 18 horas de trabajo al día. Por ejemplo, el día de trabajo estaba fijado en 14 horas en las panaderías limeñas en 1901; en 10 horas para los estibadores en 1904; 16 para conductores de tranvía en 1910; y 12 horas para los trabajadores textiles en 1912. En cualquiera de esos casos, la duración quedaba a criterio del patrono o de la patronal. Esa realidad ciertamente no era una exclusividad del Perú, pues otras naciones latinoamericanas presentaban idéntico cuadro.

En el caso nuestro, el día de 8 horas laborales tuvo una singular importancia como meta del movimiento obrero y su consecución estuvo precedida por una serie de eventos reivindicatorios (huelgas, paros, mítines, etc.) con un común denominador: la demanda de la reducción de la jornada de trabajo. Ello, los convierte en valiosos y legítimos antecedentes del decreto del 15 de enero de 1919 que reconoció, oficializó y generalizó tan significativa conquista. Aquí un resumen esquemático de dichos eventos.

1901. El jueves 2 de mayo los panaderos de Lima iniciaron una huelga demandando, entre otras cosas, la reducción de la jornada laboral que llegaba a 14 horas diarias.

1904. El 1° de mayo el gremio de jornaleros de nuestro primer puerto (aparentemente congregados en torno al alza desmesurada de las subsistencias) anunció una huelga exigiendo aumento salarial, mejoras en las condiciones de trabajo y reducción de la jornada laboral a "ocho horas útiles de trabajo". La jornada de trabajo era de 10 a 12 horas diarias en el muelle. Ese día, domingo 1°, los jornaleros difundieron un extenso, emotivo y vibrante volante que circuló en Lima y Callao con el siguiente mensaje:

> "Ponemos en vuestro conocimiento los acuerdos de la proposición y reclamos, que hace saber todo el gremio de jornaleros al Supremo Gobierno, a todas las compañías de vapores, a la empresa del muelle dársena, a la Capitanía de Puerto, a la primera autoridad de esta provincia y a todo el comercio en general; apoyados en la resolución y decretos dados por el honorable Congreso, gravando con crecidos impuestos todos los artículos de primera necesidad, para todo ser viviente hay que son tan necesarias para la vida y sostén de la humanidad y en general para el pobre jornalero, que con el exiguo jornal que en la actualidad percibimos cuando lo hay, no nos es suficiente siquiera para llenar las desesperantes necesidades de nuestra familia, y que al llegar a nuestro hogar vemos con dolor y angustia representados en nuestros pobres hijos y desconsolada esposa, a los cuales no podemos, aunque quisiéramos aliviarlos en algo, pues, como lo repetimos, apenas alcanza el jornal diario para el sustento cuotidiano.
>
> Por lo tanto, pedimos en justicia lo siguiente:
>
> 1° Que el jornal diario que perciba el jornalero, esto es el trabajo de carga o descarga, embarques, desembarques, será de 3 soles diarios, plata peruana, lo mínimo.
> 2° Por embarque o descarga de carbón mineral ganará cuatro soles diarios cada uno.
> 3° Por embarque o desembarque de carbón vegetal, pagarán tres soles.
> 4° Por el embarque de metales se alterará su precio actual.
> 5° Por desembarcar maderas de los buques, pagará tres soles.
> 6° Por cada hora extra en metales o carbón mineral, se pagará ochenta centavos.
>
> En fin, estas observaciones las hacemos y pedimos ante quien corresponda por un plazo improrrogable de 48 horas, que se nos dará la debida contestación a nuestro reclamo y pedido en justicia, que la esperamos pacíficamente, y para no interrumpir todas las labores cuotidianas que acarrearía un perjuicio y atraso, tanto al Fisco como al comerciante en general.
>
> También pedimos que se extinga el abuso de esas casas llamadas de trato, que con el nombre de contratistas y basadas en que pagan su contribución o patente, proporcionan tanto para los buques de vela o de vapor, gente por menos precio que el especificado en nuestro pedido y reglamento.
>
> Hacemos presente que, si pedimos salario, médico y botica para todo aquel jornalero que se accidente o enfermo en el uso de sus funciones, es basados en nuestra conservación y riesgos personales, y no exponernos a

perder la existencia miserablemente, por dar cumplimiento con la rapidez y premura que nuestros superiores o pilotos lo exijan.

La clase obrera.

Callao, 1° de mayo de 1904" (reproducido por *El Comercio* en su edición del miércoles 4 de mayo).

El mismo diario, en un artículo bajo el título de "En defensa de la libertad de trabajo", comentó la huelga de la siguiente manera:

"Las autoridades de policía, que custodiaban en el Callao las estaciones de ferrocarriles y protegen el tráfico de los trenes, cumplen con su deber, y los huelguistas que tratan de impedir la circulación en esas líneas cometen un delito que debe ser reprimido con severidad. Hemos dicho ya, y repetimos ahora, que nadie tiene derecho para obligar a trabajar en tales o cuales condiciones a quien no quiere hacerlo y que, por consiguiente, a los huelguistas se les debe dejar en completa libertad de no volver a sus labores; pero también hemos sostenido la obligación de la autoridad de proteger a todo trance a los empleados u obreros que continúen en sus faenas, garantizando así la libertad de trabajo, que los huelguistas mismos defienden al negarse a prestar sus servicios en condiciones que no les convienen.

A los servicios privados, como la descarga de buques o la labor de las factorías, no puede el gobierno ofrecer lícitamente otra protección que la debida a los empleados no huelguistas; pero cuando la huelga afecta un servicio público, cual es el de los ferrocarriles que conducen el correo, su deber es, en último caso, asumir aquel servicio, porque los intereses de la comunidad entera están por sobre los de los huelguistas muy respetables mientras su defensa no hiere a esos otros.

Y los huelguistas deberían tener en cuenta estas razones, para no hacer odiosa su causa. Los actos de violencia, los atentados contra los servicios públicos pueden enajenarles simpatías de que tienen necesidad para no salir mal del conflicto en que se encuentran con sus patrones" (*El Comercio*, 11 de mayo de 1904).

Posteriormente (en su edición del jueves 19 de mayo) y bajo el título de "Estalla la violencia laboral", describió la situación del siguiente modo:

"Desde temprano, las autoridades locales dispusieron que cincuenta individuos de tropa, del número 7, se estacionaran, en el muelle dársena para proteger a los jornaleros que deseaban trabajar por los soles 2,50 ofrecidos por el señor Saint Seine, gerente de aquella empresa; pero la gente no acudió y se mantenía en las cercanías del muelle discutiendo la situación.

El Intendente y el Prefecto se encontraban en el patio de la Prefectura dictando órdenes para que montara el escuadrón número 7, cuando llegó un empleado del ferrocarril central avisando que se habían lanzado piedras sobre el tren. Entonces se dio orden de que avanzara una fuerza del 9 a custodiar la línea, y fue el capitán Chamorro a cumplirla; pero antes de que llegara ya se habían dejado oír unos cuantos disparos de arma de fuego.

El escuadrón número 9 acudió entonces sable en mano, dio una carga dispersando a los huelguistas y quedando dueño del campo.

En momentos en que la caballería cargaba para dispersar a los huelguistas,

> cerca del muelle de fleteros, uno de los amotinados –el jornalero Florencio Aliaga– lanzó un adoquín, que hirió en la cabeza a uno de los caballos. El animal atontado por el golpe se desplomó arrastrando al jinete en su caída. Un grupo de huelguistas se precipitó sobre él, logrando arrancarle la vaina del sable, pero los compañeros del soldado lo defendieron, evitando así que fuera maltratado.
>
> A las cinco de la tarde de ayer reuniéronse en el despacho de Gobierno los señores Saint Seine, gerente del muelle y dársena; el Ministro de Hacienda, y los huelguistas Antonio Arredondo, Primitivo Campos, Ángel Ferreti y José Abanto, nombrados en comisión por sus compañeros de el Callao.
>
> Era el objeto de la reunión acordar, definitivamente, el aumento de salario de los jornaleros de la dársena.
>
> Nota: A consecuencia de esto hubo varios heridos de bala, sable y piedra".

Al día siguiente (20 de mayo), el mismo diario se encargó de dar públicamente la noticia sobre la solución de la prolongada huelga. Aquí su testimonio:

> "Como ya en el puerto se habían hecho los arreglos preliminares para resolver este asunto, la conferencia apenas duró media hora, conviniéndose, por fin, la aceptación de las bases, que sin duda pondrán fin a la huelga, y a todos los inconvenientes que ella ha acarreado.
>
> En la puerta de la Intendencia el señor Quintana, hizo publicar el acuerdo a que se había llegado, poniendo solución a la huelga.
>
> Los jornaleros allí reunidos vivaron a los ministros, al Gobierno, al Prefecto y al general Cáceres y ofrecieron volver al trabajo.
>
> Anoche los huelguistas rompieron varios faroles de las calles de Colón, Lima, Salom, Piura y Guatemala.
>
> Por cuenta del Gobierno se han hecho los gastos del sepelio de Florencio Aliaga, jornalero que murió ayer a consecuencia de la herida de bala recibida en la mañana en el choque de la policía con el pueblo".

Esta huelga, iniciada el viernes 6 de mayo, fue considerada por Luis Miró Quesada como la más significativa e importante del Perú de esos años. En ella –como acabamos de ver– falleció el obrero Florencio Aliaga "el primer mártir de las luchas sociales en el Perú contemporáneo", víctima de los disparos de un oficial de policía.

1905. El 2 de marzo, los portuarios de Mollendo, que desde meses atrás venían organizándose, puestos al habla con sus camaradas del Callao y empujados por la irregular forma como se desarrollaba su faena, por el escaso salario percibido y, sobre todo, "por el prolongado e injusto periodo de trabajo", decidieron paralizar el movimiento marítimo del puerto. Su fracaso total, dejó una amarga lección y "un cruel desengaño en los trabajadores portuarios de esa localidad".

1905. El 1° de mayo la lucha por la jornada de las ocho horas fue inscrita como lema de una reforma inmediata por la combativa Federación de Obreros Panaderos "Estrella del Perú" en su célebre declaración de principios. A partir de esa fecha –afirma Wilfredo Kapsoli gran estudioso del tema– la lucha por las 8 horas fue uno

de los puntos de reivindicación que estuvo presente en casi todas las huelgas obreras de la época.

1906. A fines de agosto, 500 trabajadores de la fábrica de Tejidos de Vitarte emprendieron una huelga (sumamente violenta en su desarrollo) pidiendo aumento de salarios, mejora en la alimentación y "el establecimiento racional de las horas de trabajo". La jornada laboral era de 16 horas y el jornal ascendía a 30 centavos diarios.

1906. En el mes de octubre los portuarios de Chicama, apoyados por los cañaveleros, paralizaron sus labores reclamando mejor trato, aumento salarial y 8 horas de jornada. Fueron brutalmente reprimidos (Klaren, 1976).

1911. El 9 de abril, después de varios días de iniciado el paro, los obreros textiles de Vitarte se declararon en huelga indefinida ante la intransigencia patronal de rechazar sus tres pretensiones: aumento salarial, reducción de las horas de trabajo (allí se laboraban 13 horas) y el libre expendio de las mercancías. En apoyo de los huelguistas, los sindicatos limeños declararon un paro general indefinido; el primero en su género en toda la historia del movimiento obrero peruano (Kapsoli, 1971). En ese año de 1911 (diciembre) se estableció el grupo de obreros anarquistas "La Protesta". Al año siguiente (enero) apareció el periódico *La Protesta* que dirigieron Francisco A. Loayza y posteriormente Delfín Lévano.

1912-1913. Si bien es cierto que a la mencionada Federación de Obreros Panaderos "Estrella del Perú" le corresponde el mérito de haber sido el primer gremio en exigir la jornada de las 8 horas de trabajo, es cierto también que a los trabajadores del puerto del Callao (llamados "Jornaleros del Muelle y Dársena") le asiste el privilegio de haber sido la primera agrupación gremial en llevar a cabo acciones efectivas y exitosas para conseguir el reconocimiento del derecho a disfrutar de la indicada jornada. Estas acciones tuvieron lugar entre fines de 1912 y comienzos de 1913 del siguiente modo.

El domingo 8 de diciembre de 1912, los indicados jornaleros (reunidos en la combativa Unión General de Jornaleros del Callao), convocaron a una reunión a las sociedades obreras de Lima y Callao a efectuarse en el Teatro Municipal del primer puerto con el propósito de tratar sobre la solidaridad de la clase trabajadora del Perú, y otros asuntos relacionados con el mejoramiento de las condiciones laborales del proletariado nacional. El resultado fue un éxito total con cara al futuro; además de esta asamblea, se realizaron dos asambleas más. En efecto,

iniciando lo que habría de ser una racha de huelgas en Lima y Callao, el 5 de enero la indicada Unión General de Jornaleros (con el apoyo de la Federación Obrera Regional del Perú con sede en la capital) elevó un Memorial "llevando como principal postulado de lucha la implantación de la jornada de 8 horas de trabajo". El documento, firmado por Fernando Vera (presidente) y José Ganoza (secretario), fue presentado a la administración del Muelle y Dársena y a las agencias representativas de las compañías de vapores. Además de la expresada exigencia, los trabajadores solicitaban: aumento de salarios, adopción de medidas de protección y seguridad, auxilios médicos y pagos por tonelaje. Todo ello había sido aprobado en la tercera asamblea realizada en su local institucional. En todas estas asambleas, vano fue el esfuerzo de los delegados de la antigua y tradicional Confederación de Artesanos Unión Universal por tratar de imponer sus ideas o estrategias. Primó el temperamento anarquista (Basadre, 2005).

De acuerdo, a lo planteado los trabajadores daban un plazo de huelga de 24 horas contadas a partir de las 08:00 horas del día 6, venciendo a la misma hora del día 7. Estudiado el Memorial por los representantes de la administración del Muelle y Dársena, así como por los navieros, estos presentaron a los jornaleros una contrapropuesta, la que no fue aceptada. En consecuencia, el día 7 de enero de 1913 iniciaron la huelga con la paralización total de las actividades portuarias en el Callao. Los trabajadores –menciona *El Comercio* en su edición del día siguiente– se ubicaron en piquetes alrededor del Muelle y Dársena en forma pacífica, mientras las instalaciones portuarias fueron protegidas por soldados del grupo de artillería de costa con sede en nuestro principal puerto.

Los jornaleros constituyeron un comité ejecutivo de huelga integrado por los siguientes miembros:

Fernando Vera	Presidente
Juan Castillo	Primer Vice Presidente
César Miranda	Segundo Vice Presidente
José Ganoza	Secretario
José Robles	Secretario auxiliar
Alberto Vela	Secretario auxiliar
Francisco Silva	Secretario auxiliar
Emiliano Aguirre	Tesorero
José Abanto	Vocal
Cosme Cortez	Vocal
Andrés Valle	Vocal
Primitivo Campos	Vocal

El día 8 tuvo lugar en el local de la Prefectura del Callao una reunión entre los representantes de los huelguistas y los señores: Poinsotte por la administración del Muelle y Dársena, Mulanovich por la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao y Bocklund por la Compañía Sud Americana de Vapores. Como resultado de esta reunión, quedó descartado el pago por tonelada, pidiendo los representantes de los jornaleros la aceptación de un aumento general de 10% sobre los salarios existentes, el establecimiento de las 8 horas de trabajo y la discusión posterior de los puntos restantes del pliego de reclamos. Sin embargo, no habiéndose llegado a ningún acuerdo favorable para la solución de la huelga, el día 9 un grupo de los representantes de los agentes navieros, y otro de los jornaleros, se entrevistaron separadamente con el presidente Guillermo Enrique Billinghurst. El mandatario tarapaqueño (reconocido por su gran emoción social y acercamiento a la clase trabajadora en general) les manifestó a los jornaleros lo siguiente: "Momentos antes he tenido una entrevista con los representantes de las compañías navieras, quienes me han manifestado que se les concediese un plazo prudencial para estudiar el aumento solicitado del 10% al salario, pues antes de concederlo, era necesario que se compulsaran todos los diversos intereses de las compañías de Vapores y del Muelle y Dársena". Asimismo, manifestó "que el problema surgido en el Callao no le tomaba de sorpresa, sino que, al contrario, desde el primer día el Gobierno había estado estudiando el asunto a fin de encontrarle la solución adecuada". Les recomendó que aceptasen el aplazamiento propuesto por los navieros firmando un acta. Igualmente, les expresó "que él velaba siempre por el interés del pueblo; que la suerte de ellos le preocupaba grandemente, siendo esta razón que le obligaba a adelantar obras de interés público, como la de unir la isla de San Lorenzo con La Punta, en la que encontrarían trabajo los obreros excedentes del Muelle y Dársena". Finalmente, les dejó entrever que él estaba dispuesto a decretar la jornada de las 8 horas para los trabajadores portuarios del Callao, "si las circunstancias lo favorecían".

El temperamento del Jefe de Estado fue llevado al seno de la asamblea para su discusión. Al día siguiente (10 de enero) tuvo lugar una reunión de los representantes de las compañías navieras con el prefecto del Callao, en donde acordaron aceptar el aumento salarial solicitado (10%) y el establecimiento de la jornada de 8 horas, "siempre y cuando el Gobierno lo autorizara oficialmente". Convenido esto, la autoridad chalaca se trasladó a Lima para comunicar al Presidente de la República la decisión de los navieros, mientras que el subprefecto

hizo lo propio con los jornaleros reunidos en su local institucional. Según el citado diario, "los jornaleros recibieron la noticia con grandes aclamaciones de júbilo, manifestando el señor Vera su agradecimiento y reconocimiento a la solución dada, ofreciendo que la huelga sería suspendida para reanudar las labores el día 11".

Sin duda alguna, la cohesión del movimiento y el ímpetu activista de sus dirigentes (además de la actitud complaciente del presidente Billinghurst), coadyuvaron al éxito de la huelga, logrando la tan ansiada jornada de las 8 horas de trabajo. Esta –dice César Lévano en su libro *La verdadera historia de la jornada de las ocho horas en el Perú* publicado en 1967– fue una conquista histórica y sirvió, a la vez, de ejemplo no solo al resto de los obreros del país, sino aún para los de Latinoamérica. El mismo día 10 de enero, el gobierno expidió el siguiente decreto supremo:

"Lima, 10 de enero de 1913
Vista la petición formulada por los jornaleros del Muelle y Dársena del Callao; y encontrándose justificadas las razones que exponen,
Se resuelve:
Desde la fecha, la descarga en el Muelle y Dársena y en la bahía del Callao tendrá lugar durante todos los días útiles del año desde las 7 a.m. hasta las 11 a.m. y desde la 1 p.m. hasta las 5 p.m., derogándose en esta parte el artículo 41 del Reglamento aprobado por Resolución Suprema de 31 de marzo de 1875.
Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese
Rúbrica de S.E.

MALDONADO".

El día 11 a mediodía se firmó entre los representantes de los navieros y de los jornaleros el siguiente convenio:

"Los suscritos, en representación, por una parte, de las compañías de Vapores y de la Empresa del Muelle y Dársena de este Puerto; y por la otra, de los jornaleros en huelga al servicio de aquéllas;
ACUERDAN:

1° El aumento del diez por ciento sobre los jornales que se pagan actualmente.
2° La aplicación de las ocho horas de trabajo fijadas en el Decreto Supremo de hoy, modificatorio del artículo 41 del Reglamento del Muelle y Dársena.
3° El nombramiento de una Comisión presidida por el Prefecto Sr. Carlos A. Velarde, y compuesta de tres representantes por cada una de las partes, para que, contemplando los puntos 2° al 11°, inclusive, de las primitivas peticiones de los jornaleros, y lo que al respecto expusieron las Empresas en su contrapropuesta, formulen un proyecto de reglamento de trabajo para la carga y descarga, que a la brevedad posible será sometido a la aprobación del Gobierno; y
4° La inmediata reanudación de los trabajos suspendidos con motivo de la huelga.

Y firman para constancia por triplicado en el despacho prefectural.

Callao, enero 10 de 1913

Adición.– Los jornaleros se comprometen a verificar la labor en forma razonable, a juicio de las empresas, durante las ocho horas, que serán ocho horas efectivas de trabajo, ya sea a bordo o en la Dársena.
Las empresas se obligan a atender en forma equitativa y justa los accidentes que ocurran.
Los jornaleros tienen su derecho expedito para llamar la atención de quien corresponda, respecto del peligro que ofrezca el mal estado en que pudieran encontrarse los estrobos a fin de que sean revisados.
Firman por:

Pacific Steam Navigation Co.	J.W. Peet
Por la Dársena	P. Poinsotte
Por Duncan Fox	R.J. Banker
Por Graham Rowe	Luis A. Rey
Por Kosmos	E. Kraus
Por C.S.A.V.	J. Cerveros
Por C.P.V.	M. Mulanovich
Por Grace y Cía.	S. Emerson

Por el Gremio de Jornaleros:
F. Vera
J. Ganoza
A. Vela
E. Aguirre
C. Cortez
J. Castillo
J. Robles
F. Silva
J. Abanto
A. Valle".

Ciertamente, la conquista de los jornaleros portuarios del Callao (sin derramamiento de sangre) fue una legítima victoria de los líderes obreros anarquistas, entre ellos Delfín Lévano y de su combativo periódico *La Protesta*. Al respecto, en un folleto publicado en México en 1961 bajo el título de *El anarco-sindicalismo en el Perú* se lee lo siguiente: "Como dato histórico, más nunca por un prurito de figuración, señalamos que los grupos anarquistas Luz y Amor del Callao y La Protesta de Lima actuaron como elementos animadores y combativos en ese brillante movimiento reivindicador. Merece recordar en esta oportunidad a los compañeros italianos José Spangnolli, orador fogoso, conferencista razonador, sereno y persuasivo, cuando las circunstancias lo requerían y Antonio Gustinelli, simpatizante de la organización obrera y de la propaganda anárquica, ambos compañeros delegados de la Federación Obrera Regional Argentina en gira de propaganda por las Repúblicas de este lado del Pacífico".

Para concluir, hay que señalar que durante este emblemático año de 1913 (24 de enero) también se expidió el decreto reglamentando las huelgas en el Perú; cronológicamente fue el

primero de su género. Aunque muy criticado por los obreros anarquistas, el dispositivo fue avanzado para su época. Obligó a los patronos a admitir la representación obrera; dio carácter imperativo al arbitraje en los casos de conflicto y amparó el derecho de huelga. Al mismo tiempo, buscó democráticamente para ella un respaldo mayoritario renovado de modo periódico y trató de impedir la violencia y la algarada. Fue recibido con aprensión en los sectores conservadores (Basadre, 2005).

1916. En el mes de junio los trabajadores campesinos de Huacho, Sayán, Barranca y Pativilca permanecieron en huelga por varios días solicitando aumento salarial hasta el 50% de sus jornales a raíz del alza de los alimentos y al mismo tiempo la jornada de las 8 horas.

1917. En el mes de noviembre los obreros de la zona petrolera de Talara, Negritos y Lobitos, emprendieron un paro requiriendo aumento salarial hasta el 30% y la reducción de las horas laborales.

1918-919. Al influjo de estos y otros eventos reivindicatorios de inobjetable importancia e incidencia, llegamos a 1919. Un año antes –escribe Denis Sulmont (1985)– los esfuerzos organizativos del proletariado, siempre animados por el grupo La Protesta, desembocaron en la constitución de la Federación Obrera Local de Lima, en reemplazo de la obsoleta Federación Obrera Regional de 1913. La nueva agrupación comprendía a los gremios de panaderos, textiles, gráficos, ferrocarrileros, zapateros, sastres, mosaístas, picapedreros, jornaleros del Callao, trabajadores marítimos, y otros. A no dudarlo, este significativo avance en la centralización sindical permitió al movimiento obrero actuar, en lo sucesivo, con mayor cohesión e ímpetu.

En 1918 se expidió la conocida "Ley Manzanilla" sobre el trabajo de las mujeres y niños que estableció para ellos la jornada de 8 horas. Justamente en el primer Congreso de la flamante Federación Obrera Local (diciembre de 1918), la cúpula dirigente planteó como conquista inmediata obtener la misma jornada para todos los obreros. En efecto, al poco tiempo los combativos obreros textiles de Vitarte iniciaron una huelga por este motivo, "desencadenando una movilización generalizada del proletariado de la capital". Pronto, todos los sindicatos textiles se plegaron a la huelga, no obstante que algunos "la creyeron imprudente, pues en otras partes había costado ríos de sangre". El malestar se intensificó a partir de la última semana de diciembre de aquel año, cuando se adhirieron los zapateros, los trabajadores marítimos e incluso agrícolas. A principios de enero, se plegaron los panaderos. De esta manera, la ola fue haciéndose cada vez más grande e incontenible.

El local de reunión para los obreros era el de la Federación de Estudiantes. Recordemos que hacia 1919 funcionaban en Lima 10 fábricas textiles que agrupaban a unos 3 100 obreros. Además, existían 26 fábricas de productos alimenticios, 17 de bebidas, 17 curtiembres, 5 madereras, a las cuales habría que añadir numerosas panaderías. Muchos de estos establecimientos databan de principios de siglo. Por otro lado, en 1919 los obreros limeños se encontraban remontando el anarquismo y desarrollando organizaciones de clase. Existían ya la Unificación Textil de Vitarte, la Unificación Proletaria de Santa Catalina, la Unificación de Galleteros y Anexos y, sobre todo, la citada Federación Obrera Local, fundada en 1918 (Flores Galindo, 1983).

La represión –dice el mencionado Sulmont (1985)– se hizo muy dura y violenta. El periódico de oposición al oficialismo, *El Tiempo*, donde colaboraba José Carlos Mariátegui, y que había aplaudido la actitud de los huelguistas fue clausurado. Las manifestaciones populares eran disueltas violentamente. El gobierno suspendió las garantías individuales, ordenó un ataque armado contra Vitarte y la prisión de numerosos líderes obrero-estudiantiles. Como respuesta, la Federación Obrera Local lanzó la consigna de paro general; consigna que hicieron suya también la Confederación de Artesanos, la Federación de Estudiantes del Perú y otras entidades gremiales: Fábrica de Aguas Gaseosas, Baja Policía, motoristas y ferroviarios, camaleros, mozos de hoteles, fábrica de papel, vaporinos, telegrafistas. Para ello se constituyó un Comité Central Ejecutivo del Paro General, presidido por Fausto Narvarte. El lunes 13 de enero de 1919 se produjo el anunciado paro general bajo la invocación siguiente de dicho Comité: "La Asamblea General invita al proletariado nacional a la conquista de la jornada de las ocho horas por medio de la acción directa". Ese mismo día, el diario *El Comercio* dio cuenta de una reunión de los trabajadores portuarios en el Callao con el propósito de examinar su participación en el paro general. Dice: "conforme lo anunciamos ayer, se reunió un nutrido grupo de obreros en el teatro 'Badell' del Callao con el objeto de reinstalar la 'Federación Marítima y Terrestre del Perú'. Asistieron a la reunión delegados de diversas sociedades obreras del puerto y de la capital especialmente invitados. Hicieron uso de la palabra los dirigentes Secada, J. Vera y M. Ulloa, quienes hablaron no solo del mejoramiento de la clase obrera en general, sino también del rol que debía desempeñar el trabajador marítimo en el paro anunciado".

No se había visto en la capital –escribe Basadre recogiendo un testimonio de *El Comercio*– una situación semejante desde

la época de la elección de Billinghurst. La vida de Lima quedó virtualmente paralizada durante tres días (13, 14 y 15 de enero) al ser privada de su más importante servicio. Algunos tranvías que intentaron salir a las calles se vieron obligados a volver a los talleres por haber sido apedreados. Los trenes del Callao tuvieron las mismas dificultades y los huelguistas volaron la vía férrea. Hubo violentos y sangrientos choques entre la gendarmería y los obreros. El ejército patrulló las calles haciendo cumplir la orden de disolver a los revoltosos. Muchos focos de alumbrado público fueron destrozados. El segundo día de paro resultó más complicado por la escasez de abastecimiento en la ciudad. Todo el comercio cerró. El único vehículo que transitaba por las calles era el automóvil del Comité de Huelga.

La combatividad de los obreros y la paralización total de las actividades capitalinas crearon un clima de zozobra e incertidumbre. Uno de los volantes –dice Kapsoli (1971)– que más profusamente circuló en manos de los obreros, fue aquel que había sido elaborado por miembros del Comité Central, en uno de cuyos párrafos se alentaba al obrero de este modo:

> "Recordar que eres más poderoso todavía cuando se trata de tus intereses, cuando pides pan y menos horas de trabajo. Ocho horas que sea la ración sagrada de los trabajadores, aún en los momentos más críticos de esta lucha. ¡Menos horas de trabajo! ¡Más pan! ¡Queremos vivir más! Por eso las ocho horas triunfarán sobre nuestros explotadores…"

Al no vislumbrarse una solución inmediata, una delegación de la Federación de Estudiantes, integrada por los jóvenes líderes Víctor Raúl Haya de la Torre, Valentín Quesada y Bruno Bueno de La Fuente trató de buscar una fórmula conciliatoria; la que fue rechazada por los obreros. A estas alturas la actuación del ministro de Fomento, Manuel Aurelio Vinelli, fue decisiva; sostuvo la necesidad de expedir un decreto que otorgase la jornada de 8 horas e insistió altivamente, en que el movimiento obrero no tenía un móvil político. Distinta era la opinión del ministro de Gobierno. El presidente José Pardo (dotado de gran sensibilidad social, aunque aún no se le haya hecho justicia al respecto), apoyó el comportamiento de su ministro de Fomento y suscribió el decreto reconociendo la jornada de las 8 horas de trabajo "en los talleres y establecimientos del Estado". Señaló, igualmente, que "en los talleres y establecimientos privados la fijación de dicha jornada sería determinada de mutuo acuerdo por los propietarios, industriales o administradores y los operarios". Vale decir, entre el capital y el trabajo. El histórico dispositivo lleva fecha 15 de enero de 1919.

Ese día el paro fue levantado. Los huelguistas consideraron que habían logrado una notable conquista porque la victoria "había sido reconocida sin derramamiento de sangre". Al día siguiente, jueves 16, se volcaron a las calles a festejar "el triunfo del proletariado", al mismo tiempo que la ciudad recuperaba su aspecto normal. Entre los dirigentes que sobresalieron en la histórica jornada de enero de 1919, estuvieron: Nicolás Gutarra (ebanista), Julio Portocarrero, Fernando Borjas, Héctor Merel, Manuel Casabona, Julio Tataje y Fausto Narvarte (textiles). El mismo 16, los delegados de las diferentes organizaciones textiles de Lima (Vitarte, Inca, Victoria, San Jacinto, Progreso, Santa Catalina y la Unión), se reunieron en el local de la Federación de Estudiantes y acordaron la formación de la Federación de Trabajadores de Tejidos del Perú, para unificar a todo el elemento obrero del ramo y para "propiciar la verdadera unificación proletaria". Su órgano de difusión fue *El Obrero Textil* de activa propaganda sindicalista y gran animador de las luchas posteriores.

No obstante haber sido decretada en 1919, todavía en 1931 la jornada de las ocho horas no se cumplía en todo el país. El Estado débil llegaba hasta la entrada de los campamentos mineros o petroleros (los de la IPC incluso contaban con cercos) o los linderos de las haciendas. La Empresa o el patrón eran allí la ley (Flores Galindo, 1983).

Finalmente, debe mencionarse que, a semejanza de lo ocurrido en 1913, la conquista de enero de 1919 representó una victoria de los ubicuos anarco-sindicalistas que llevaron su propaganda a las masas en forma intensa. Sin embargo –como acertadamente lo señala Sulmont (1985)– este nuevo triunfo significó también su entrampamiento posterior. El sindicalismo de clase lo desplazaría.

Ahora bien, no obstante el triunfo de la histórica jornada que acabamos de reseñar, puede decirse que los conflictos laborales en distintos sectores continuaron durante todo el año 1919 y en diferentes lugares de la República. A continuación (en base a la información publicada por el diario *El Comercio* de esos días) mencionamos el caso de la huelga de los tripulantes de la Compañía Peruana de Vapores y los graves incidentes que entonces se desencadenaron por la acción antagónica de ambas partes; huelga que, además, no solo afectó el desplazamiento de las naves en particular, sino también el movimiento marítimo en general (tanto de mercaderías como de pasajeros). En efecto, hacia fines de enero de ese año los tripulantes de la indicada empresa iniciaron una huelga exigiendo aumento salarial y otras mejoras laborales. Al no ser atendida su demanda, las acciones se

radicalizaron (llegando en algunos momentos hasta atentar contra la seguridad de las embarcaciones); la empresa tuvo que recurrir a personal de la Marina de Guerra para movilizar sus naves y a la fuerza policial para contrarrestar la acción de los huelguistas. Aquí el extenso testimonio periodístico del indicado diario:

> "El vapor *Huallaga* realizó el día de ayer el viaje a Ilo con serias dificultades, con personal de máquinas de los buques de la Armada Nacional y algunas personas expresamente contratadas para el servicio de cámara. Como la huelga no tiene indicios de solucionarse, la compañía que debe despachar mañana 30 el vapor *Urubamba* para Colón, buscó personal para reemplazar a los huelguistas. Trece individuos acudieron a la empresa y se inscribieron para embarcarse en el citado vapor. En la mañana de hoy debían ser llevados a bordo en una lancha para el muelle de fleteros; pero no pudo efectuarse la operación, porque los huelguistas se reunieron con el propósito de impedir la salida de la nave, para obligar de esa manera a la Compañía Peruana de Vapores a acceder a sus reclamaciones.
>
> El empleado de la compañía encargado de llevar al *Urubamba* a los trece individuos, en vista de la actitud hostil de los huelguistas solicitó el auxilio de la Capitanía de Puerto, para trasladarlos a bordo. El capitán de puerto, capitán de navío Augusto R. Pimentel, dispuso que en la lancha automóvil N° 2, custodiada por el cabo Luis Perochena y tres bogas armados, fuesen llevados los nuevos tripulantes del *Urubamba*. Eran las 10 de la mañana cuando atracó al muelle de guerra la lancha, se embarcaron los trece individuos y los bogas, cuando un número de huelguistas en número de más de 100, atacaron a pedradas a la embarcación. En vista de esta actitud hostil, los bogas, de la capitanía hicieron varios tiros con sus fusiles, poniendo en fuga a los huelguistas. Las pedradas han causado lesiones en el hombro derecho y en la cadera del cabo Perochena y en el estómago del marinero Jacinto Rivera. Al sentirse las detonaciones de los disparos se produjo una alarma en la parte céntrica del puerto. Los transeúntes se alejaron apresuradamente de los sitios inmediatos al malecón Figueredo y al muelle, cerrándose las puertas de las tiendas. En medio de todo, los trece tripulantes fueron conducidos al *Urubamba*, así que es casi seguro que salga mañana para Colón.
>
> Por otro lado, a las 11 de la mañana de hoy se produjo una reunión en su despacho el prefecto Manuel Tizón, el capitán de puerto, Augusto R. Pimentel, el director de la Compañía Peruana, Eduardo Rey y el gerente de la misma Manuel E. Mulanovich, para intercambiar ideas a fin de que se solucione la huelga. En la reunión se acordó que a las dos de la tarde el capitán de puerto se reuniera con el gerente de la compañía y la comisión de huelguistas para solucionar el conflicto laboral" (*El Comercio*, Lima, miércoles 29 de enero de 1919. Edición de la tarde, p. 1).

Al día siguiente (edición de la tarde, p. 2) el mismo diario insertó una nota dando cuenta de lo ocurrido en el puerto. Dice:

> "En la mañana de hoy, un grupo de los tripulantes en huelga de la Compañía Peruana ingresó a la dársena con el objeto de dirigirse al vapor *Mantaro*, que ha sido acoderado allí, para conseguir la adhesión de sus compañeros al movimiento. El jefe de la policía de la dársena, teniente José López, hizo retirar a los huelguistas, impidiendo que

> subiesen a la nave.
> Hay que informar también que a las 10 de la mañana de hoy, se dirigió a Lima el capitán de puerto, comandante Pimentel, llamado por el ministro de Guerra y Marina, para ocuparse de la huelga de los tripulantes. Esta puede decirse que está prácticamente terminada, faltando solo que en la Capitanía de Puerto se suscriba el arreglo entre el representante de la Compañía Peruana y la comisión de huelguistas, pues ya han llegado a un acuerdo respecto al aumento del 30% de haberes, nivelación de sueldos, etc. En la tarde de hoy se reunirán en el despacho del prefecto Tizón todos los involucrados para suscribir el arreglo que ponga términos al conflicto laboral".

Sin embargo, la reunión mencionada recién tuvo lugar al día siguiente, es decir, el viernes 31 de enero. Aquí la nota de *El Comercio* (edición de la tarde, p. 2):

> "A las 10 y media de la mañana de hoy se reunieron en el despacho del comandante Pimentel, el gerente y el subgerente de la Compañía Peruana de Vapores, señores Mulanovich y Cúneo, y la comisión de tripulantes. Después de la lectura del documento en que se consignan en detalle los aumentos y nivelaciones de salario, jornada de 8 horas, abono de sobretiempo, etc. Fue suscrito por ambas partes. Con la terminación de esta huelga, han concluido en el puerto los conflictos obreros".

De esta manera, la normalidad retornó al Callao. Pero hay que agregar lo siguiente. La huelga de los tripulantes de enero de 1919 también fue acatada en otros puertos de la República (Paita, Salaverry, Pisco e Ilo). Por ejemplo, en Salaverry la huelga fue total y el uso de la violencia casi generalizada, a punto que el prefecto departamental solicitó el envío de refuerzos militares de Lima. Para tal efecto, el crucero *Almirante Grau*, al mando del capitán de navío José M. Olivera, zarpó del Callao en la madrugada del 24 de enero con rumbo al puerto norteño, "conduciendo la tropa necesaria para resguardar el orden en Trujillo". La fuerza militar –de acuerdo a lo informado por *El Comercio*– estaba al mando del primer jefe del regimiento de artillería de costa, teniente coronel Antonio Beingolea y constaba de 100 hombres de ese cuerpo y 140 del regimiento N° 7 de infantería. La nave fue despedida por el propio ministro de Guerra y Marina, general Ernesto Zuloaga y por el jefe del Estado Mayor General de Marina, capitán de navío Numa Pompilio León. Afortunadamente, no hubo necesidad de utilizar dicha fuerza militar, pues los huelguistas acataron lo acordado por la dirigencia de Lima. Además, la Cámara de Comercio de Trujillo y el prefecto del lugar, jugaron un rol protagónico en la solución de la huelga.

Meses después (junio de 1919) tuvo lugar una huelga protagonizada por los fleteros del Callao en protesta de un decreto de la capitanía que prohibía el acceso de sus embarcaciones al vapor japonés *Anyo Maru* de paso a Valparaíso. ¿El motivo?

El desembarco clandestino de nueve pasajeros chinos y un japonés ayudados, presumiblemente por dicho gremio. Ante esta situación, el capitán de puerto dispuso que a varios matriculados se le tomase declaraciones a fin de deslindar responsabilidades de carácter personal e institucional. Aclarado el hecho (en el cual los fleteros no habían tenido injerencia alguna) se suspendió la huelga y el vapor japonés pudo zarpar del Callao y continuar su travesía. Sin embargo –a juicio del corresponsal de *El Comercio*– los daños económicos tanto al gremio como al comercio y a la propia empresa naviera, fueron cuantiosos. Aquí su testimonio:

> "Con el retiro de las embarcaciones fleteras, se produjeron dificultades para el embarque de los pasajeros del *Anyo Maru* con sus equipajes. Al principio, la capitanía autorizó que una lancha de la Casa Grace y Compañía, agentes del vapor, se encargarse del transporte de los pasajeros y equipajes, pero en la chaza los fleteros se opusieron a que la lancha realizará las movilizaciones. Después, el capitán de puerto, comandante Augusto R. Pimentel, dictó órdenes para que en lanchas de la capitanía y en varios lanchones, se condujeran los pasajeros y el equipaje de la nave oriental.
>
> Dada la resistencia de los fleteros, también la capitanía tuvo que dar facilidades para el embarque de los pasajeros que salieron anoche para el sur en el vapor *Mapocho*.
>
> Estos se trasladaron a bordo de lanchas de la Compañía de Vapores y otras casas comerciales, puestas a su disposición de la autoridad marítima. Como la prohibición ha sido momentánea, respecto del vapor japonés, para el esclarecimiento de la salida clandestina de los pasajeros asiáticos, es de esperarse que el gremio de fletero reanude sus faenas. Al mismo tiempo, creemos que en adelante no se adopten medidas extremas, con detrimento de gran número de matriculados, cuando es posible dictar disposiciones que permitan ejercer una vigilancia severa, para evitar la internación en territorio nacional de chinos que carezcan de pasaportes" (*El Comercio*. Lima, 21 de junio de 1919, p. 7).

A principios de agosto de 1919 (a los pocos días que Leguía tomó Palacio de Gobierno), los tripulantes del vapor *Mantaro* de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao iniciaron una huelga que no solo duró varios días, sino que también se extendió a los tripulantes de otras naves de la misma empresa e, incluso, a otros sectores vinculados al quehacer portuario y al tráfico marítimo en general. Sobre este asunto, el diario *El Comercio* publicó una extensa y minuciosa información de la cual a continuación ofrecemos una síntesis.

Cuando la indicada nave *Mantaro* se disponía a zarpar rumbo al puerto de Ilo, sus tripulantes se declararon en huelga exigiendo que en su sueldo se incluyese la gratificación semestral que la Compañía Peruana de Vapores otorga; asimismo, solicitaron el establecimiento de la jornada de 8 horas, el pago de doble salario por las horas extraordinarias de trabajo, el aumento de salario

del 30 al 50% y otras mejoras. Ante esta imprevista demanda, la autoridad marítima interpuso sus buenos oficios para que los tripulantes depusiesen su actitud y la nave pudiese salir, con el compromiso de hacer las gestiones pertinentes ante el directorio de la empresa y hallar una solución satisfactoria a sus demandas; del mismo temperamento fue el subgerente de la compañía, Ismael Cúneo. Una comisión de los tripulantes se conformó en tierra para coordinar las acciones, contando con la asesoría y el apoyo de la dinámica y compulsiva Federación de Tripulantes del Callao.

Al no llegar a ningún resultado satisfactorio, de inmediato la tripulación de los vapores *Ucayali* (acoderado en el muelle y Dársena del Callao) e *Iquitos* (anclado en la bahía) hizo causa común con sus colegas huelguistas, solidarizándose con sus demandas y exigencias laborales. En consecuencia, el número de tripulantes en huelga superó los dos centenares, ocasionando una casi total paralización de nuestro principal puerto. A la larga, infructuosas resultaron las primeras reuniones habidas en el despacho del capitán de puerto, comandante Moisés Pinto Basurco, entre el abogado de la empresa, Marcos A. Grisolle, y el dirigente gremial, Fidel Zota. El asunto se complicó cuando este último fue conducido a la Intendencia del Callao para prestar declaraciones sobre los motivos de la huelga; la detención de otros trabajadores portuarios, obviamente, entorpeció las negociaciones. Por ejemplo, la indicada Federación de Tripulantes a través de una denuncia pública que *El Comercio* acogió en sus páginas, dio cuenta que el tripulante Guillermo Aparicio (mecánico de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao) "había sido apresado por orden del comisario, siendo ultrajado y obligado a barrer las calles del puerto como un vulgar ladrón".

En su edición vespertina del viernes 8 de agosto, el citado diario informó que el abogado Eduardo García Calderón había sido designado, a solicitud de la Capitanía de Puerto, como nuevo delegado de la Compañía Peruana de Vapores para reemplazar al abogado Marco A. Grisolle que había sido rechazado por los huelguistas. Sin embargo, el flamante representante fue, igualmente, rechazado por el comité de huelga. A partir de entonces, los trabajadores radicalizaron su posición, presentando un nuevo pliego de reclamos con mayores peticiones o exigencias laborales. En los dos días siguientes, las negociaciones se caracterizaron por el *climax* tenso que se vivió por uno y otro lado. No obstante, la oportuna y decidida participación del gobierno permitió que al final del día 10, ambas partes llegaran a un arreglo satisfactorio. Solucionada la huelga –señaló el decano de la prensa nacional– los vapores pudieron zarpar a sus respectivos destinos. De esa

manera concluía un conflicto laboral con visibles y significativas ventajas para los trabajadores; conflicto que, en los años sucesivos, tendría un carácter recurrente.

Ahora bien, al poco tiempo de iniciada la huelga que acabamos de referir se inició otra promovida por los tripulantes de los vapores y veleros de cabotaje, incluyendo a los gavieros, lancheros y patrones de remolcadores del Callao, adscritos a la Empresa del Muelle y Dársena. Lo que empezó siendo un reclamo pacífico, poco a poco fue convirtiéndose en una confrontación violenta y hostil, sin visos de solución. El día 8 de agosto, los trabajadores, bajo la influencia de una dirigencia radical, reforzaron sus medidas en procura de lograr sus demandas, concediendo a la empresa un plazo perentorio de 24 horas para la solución de las mismas. Aquí el texto del Memorial con las diez principales peticiones:

a. Que el jornal que hoy percibimos, por el alza del costo de vida, sea aumentado en un cien por ciento.
b. Que las ocho horas de trabajo sean divididas en dos jornadas de cuatro horas cada una: de 7 a 11 a.m. y de 1 a las 5 p.m.
c. Que se nos abonen las horas de guardia que hacemos los gavieros en las noches o, en su defecto, que la empresa contrate guachimanes nocturnos de ronda; pero si la empresa cree necesario nuestro servicio, pagará las horas nocturnas de ronda y además nos proporcionara ropa adecuada para el frío y la lluvia.
d. Que se nos abone las horas de almuerzo y comida, lo mismo que después de las doce de la noche, a todo el personal que trabaje en remolcadores, lanchas, etc.
e. Que todo trabajo que pase de quince minutos sea considerado como uno de una hora.
f. Que en caso de enfermedad, se nos considere con medio sueldo y médico conforme a ley.
g. Que en los días feriados solamente concurrirá la guardia que le corresponda y que en caso de necesitar de más guardias, se nos anticipará con un día antes, siendo pagado su servicio por horas.
h. Que toda guardia tenga un personal completo y que en lugar de cinco lancheros sean seis por ser el trabajo muy recargado.
i. Que los gavieros harán el trabajo que les corresponda, no pudiendo ocupárseles en ninguna otra faena.
j. Que ningún compañero sea despedido del trabajo sin causa justificada y menos los que integran esta comisión de huelga (*El Comercio*. Lima, 9 de agosto de 1919).

El día 10 de agosto por la mañana, el presidente Leguía se reunió en Palacio de Gobierno con los representantes de los armadores de vapores y buques nacionales que hacían el servicio de cabotaje, participando también el prefecto del Callao, Alberto Secada y el capitán de puerto, Moisés Pinto Bazurco. Lo mismo hizo con los huelguistas. ¿El propósito? Hallar una solución al conflicto laboral. El mandatario solicitó que la autoridad marítima prestase toda clase de facilidades a fin de que los armadores pudiesen despachar sus barcos, así como redoblar los esfuerzos para que los trabajadores se reincorporasen a sus faenas lo antes posible. Ese mismo día, por razones no aclaradas del todo, el capitán de puerto fue cambiado, recayendo el cargo en la persona del joven capitán de corbeta Víctor Valdivieso Castro. A partir de entonces, las reuniones fueron más seguidas e intensas. El ánimo de la nueva autoridad marítima (según directivas emanadas de Palacio de Gobierno) era lograr una solución inmediata y equitativa de la huelga. Lo que, afortunadamente, se logró al poco tiempo, merced a la voluntad del gerente de la Empresa del Muelle y Dársena, Víctor Tarrade y a la buena disposición de los huelguistas.

NOTAS AL CAPÍTULO I

1. Miguel Flórez Nohesell (1914-1999) fue un distinguido Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y connotado Jefe de la Armada Nacional. Igualmente, tuvo una larga y fecunda experiencia en la actividad portuaria, desempeñándose como experto nacional e internacional en este campo. Su voluminoso libro, editado por dicho Instituto (1986), constituye el único de su género en nuestro medio; de él, hemos tomado las principales referencias para esta parte del presente volumen.
2. En su opinión, ambos objetivos eran parte irrenunciable de su proyecto político de "Patria Nueva". Así lo entendió y así lo ejecutó como veremos luego.
3. Al respecto, es útil también la consulta de *Almanaques de El Comercio* que dicho diario publicaba anualmente sobre distintos aspectos de la vida nacional.
4. Una descripción detallada de este asunto hasta el inicio de su realización se encuentra, en el artículo del teniente 1° AP., Carlos Zegarra Lanfranco, titulado "Las obras portuarias del Callao" publicado en la *Revista de Marina*. Lima, 1928, pp. 303-310 (ver apéndice: Anexo N° 1). Nacido en Huaraz en 1898, Zegarra estudió en la Escuela Naval, graduándose como guardiamarina a los diecinueve años de edad (febrero de 1917). Sirvió en el crucero *Coronel Bolognesi*, en el *Iquitos* y en la *Lima*, pasando en 1920 a la flamante Escuela de Hidroaviación. Ocho años después participó en el raid aéreo Lima-Nueva York, con el capitán Carlos Martínez de Pinillos. En 1929, ya como capitán de corbeta, fue destinado a la Base de Hidroaviación de Ancón, y dos años después pasó al Cuerpo Aéreo. Fue director de dicha Escuela y de Aviación Civil. Pasó al retiro como comandante FAP. Falleció en Lima en 1978 a los 80 años de edad (Ortiz y Castañeda, 2007).
5. En el *Boletín de la Cámara de Comercio de Lima* de esos años encontramos valiosos testimonios al respecto. Inclusive, se insertan proyectos o sugerencias para mejorar los servicios y ampliar la infraestructura del puerto.
6. Recordemos, por ejemplo, que con fecha 11 de agosto de 1920 el progresista mandatario dispuso "que se verifiquen estudios de una obra portuaria en el lugar más apropiado del departamento de Lambayeque" (Garaycochea, *Legislación naval y de aviación*... Lima, T. I, pp. 335-336). Semanas después (16 de octubre) dispuso levantar obras de defensa en el Callao, Chucuito y La Punta, "creando por una sola vez un arbitrio a los terrenos edificados y sin edificar en dichos lugares". Posteriormente (29 de octubre de 1928) ordenó hacer los estudios pertinentes para modernizar algunos puertos del sur; esta labor fue encomendada a la Frederick Snare Corporation a través de su experto Randall Cremer.

7. La cuestión financiera fue encarada satisfactoriamente por Leguía "con la pericia que posee en este campo de la actividad humana". Se proyectó primitivamente hacer una emisión de bonos hasta por 7 500 000 dólares para cubrir el costo de las obras, más el de la emisión y los intereses. Los bonos devengarían un interés del 7% anual con un servicio de amortización acumulativa del 1%, en el plazo de 30 años; pero después se hicieron otras operaciones financieras, todas tendientes a asegurar la factibilidad de aquellas obras.
8. Sobre los avances y retrocesos del proyecto, en la *Memoria de Hacienda y Comercio* de esos años encontramos abundante y sistemática información (técnica, económica, administrativa y logística) que aquí consignamos de manera parcial.
9. En otra parte del documento se lee: "Si hay algo merecedor y digno de aplauso en el proceso constructivo de las obras portuarias del Callao, es el meticuloso cuidado que puso el presidente Leguía para que los diferentes proyectos que le fueron sometido fuesen objeto del más severo examen de parte de los profesionales que lo asesoraban".
10. Simultáneamente a ello, el gobierno dispuso que en el Ministerio de Hacienda se reorganizara la Sección de Muelles y Obras Portuarias, convirtiéndola en "una repartición técnica capaz de ejercer la inspección de cuanta obra portuaria se construya en la República" (*Mensaje al Congreso de la República*. Lima, 1928, p. 54).
11. El texto íntegro del contrato fue publicado por el capitán de corbeta León Garaycochea (1884-1953) en su obra mayor ya mencionada: *Legislación naval y de aviación*… Lima, T. V, pp. 568-604; también fue reproducido por el capitán de fragata Miguel Flórez Nohesell en su libro igualmente mencionado: *Los puertos del*… Lima, 1986, pp. 364-377.
12. También anunció que en el Ministerio de Hacienda y Comercio se había reorganizado la indicada Sección de Muelles y Obras Portuarias (ver nota 10).
13. A partir de 1928, la Snare Corporation empezó a trabajar en nuestro país. Posteriormente, tuvo a su cargo las obras del dique seco del Callao, el arsenal naval y el puerto de Matarani. El nuevo puerto de Chimbote fue obra suya también. La Frederick Snare Corporation era una conocida e importante firma de ingenieros constructora fundada en Nueva York en 1898 por Frederick Snare bajo la denominación de "Snare and Triest Corporation". Al año siguiente se organizó la Corporación con Frederick Snare como presidente y W.G. Triest como vicepresidente. Desde entonces, la empresa realizó trabajos de ingeniería en Estados Unidos, Sudamérica y las Indias Occidentales, por cifras millonarias en dólares. Su oficina principal se hallaba en Nueva York, contando con sucursales en Filadelfia, La Habana, Cartagena, Bogotá y Lima (*Perú en cifras*. 1944-1945. Lima, 1945, p. 419).
14. Después del triunfo militar de Sánchez Cerro en Arequipa, el "terminal Leguía" cambió de nombre y se convirtió en "terminal marítimo".
15. En la *Memoria de Hacienda y Comercio* de 1929 se lee al respecto: "En los dos rompeolas que protegerán la rada interior del puerto, se ha colocado ya más del 80% del volumen de roca fijado preliminarmente en 650 000 metros cúbicos. Sin embargo, será preciso aumentar ese volumen en aproximadamente 250 000 metros cúbicos más, a causa de los cambios de nivel ocurridos en el fondo submarino y por la mayor inclinación del talud interior de los rompeolas. Se espera que a fines del presente año quede completamente concluida la colocación de la roca en ambos muelles".

16. Ingeniero civil de profesión, Alfredo Mendiola nació en el Callao el 29 de junio de 1877; es decir, dos años antes de la guerra con Chile.
17. La draga de succión fue construida en Estados Unidos y "en su diseño y construcción se han aplicado los principios más modernos para obtener la mayor eficacia de trabajo" (*Memoria de Hacienda y Comercio*. Lima, 1929).
18. Los derechos de explotación de la Société Générale de París (inicios de 1887) culminaban en 1937. Al respecto, se presentaban dos opciones excluyentes: o se dejaba que la concesión culminara normalmente en el expresado año o se pactaba su caducidad por el tiempo que faltaba para su término. El gobierno optó por lo segundo "después de difíciles y prolongadas negociaciones" (ver apartado siguiente).
19. Sobre los trabajos de culminación del terminal marítimo, es de suma importancia la consulta del amplio y detallado Informe del Ministro de Fomento, Ricardo A. Coz, publicado en el *Boletín de la Dirección de Obras Públicas y Vías de Comunicación*. Lima, año I, N° 1, primer y segundo semestre de 1935. pp. 125-146.
20. Posteriormente, el contrato y su puesta en práctica mereció duras y severas críticas por parte de la comisión oficial integrada por L. Pflucker, R. Rossel, E. Habich, J. Quiñones y E. Dugnnen. Se habló, por ejemplo, de "ejecución defectuosa", "alto costo" y "dispendiosa administración".
21. El texto íntegro del contrato fue publicado por Francisco García Calderón Landa en su libro *Diccionario de la Legislación Peruana*. París, 1879; y comentado por el comandante Flórez Nohesell en su libro citado (1986).
22. El texto del contrato fue publicado por León Garaycochea. *Legislación Naval y de Aviación…* Lima, T. VI, pp. 235-242.
23. Según la *Memoria de Hacienda y Comercio* de 1930, el contrato con la Cerro se pactó en condiciones beneficiosas para el país, "pues lo hizo sin cobrar comisión alguna y a solo el 6% de interés anual, reembolsable en seis años con los sobrantes que dejaba la explotación del muelle y dársena".
24. Los datos que ofrecemos los hemos tomado principalmente del libro del comandante Flórez Nohesell (1986).
25. El texto íntegro del contrato se encuentra en la *Memoria del Ministro de Hacienda y Comercio*. Lima, 1925, T. I, anexo N° 367, pp. 592-595.
26. El 6 de marzo de 1925, el gobierno autorizó a dicha Compañía clausurar de manera definitiva el antiguo muelle de Supe "a fin de evitar duplicidad de acciones y evitar accidentes".
27. Recordemos que en setiembre de 1886, el gobierno peruano autorizó a Federico Blume la construcción de un muelle de fierro en Paita con el derecho de explotarlo por 20 años. En 1894, no estando aún concluido dicho muelle, el gobierno autorizó al mismo personaje transferir a The Peruvian Corporation Limited el contrato mencionado. En 1903, se autorizó por ley del Congreso al Poder Ejecutivo la construcción de un nuevo muelle en Paita; ocho años después (1911), el citado muelle (llamado de "madera") fue entregado a la indicada entidad para su administración. Ambos muelles fueron recuperados por el Estado y pasaron a la administración fiscal en 1926 y 1946, respectivamente (Flórez Nohesell, 1986).
28. Un seguimiento de todas estas obras puede hacerse a través de la consulta de la *Memoria de Hacienda y Comercio* de esos años, especialmente de los anexos que se insertan.
29. Sobre este lamentable suceso y la intensa campaña que a partir de él desplegó patriótica e incansablemente la Asociación Nacional Pro-Marina para la

construcción de un dique seco en el Callao, es útil la consulta del texto mecanográfico *El dique seco de carena del Callao y la Asociación Nacional Pro-Marina* que se conserva en la biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. De tan importante e inédito documento, hemos tomado las referencias que aquí se consignan.

30. Tras una época de prosperidad durante la Primera Guerra Mundial, una crisis económica afectó a la Compañía, y en 1929 –como veremos posteriormente– el gobierno de Leguía asumió su administración. Se dispuso su reorganización y en octubre de 1939 (diez años después) se ordenó su liquidación y la transferencia de su activo y pasivo al Estado.
31. Este distinguido jefe de la Marina de Guerra nació en Lima el 30 de agosto de 1863. Inicialmente estudió en el Seminario de Santo Toribio. Antes de cumplir los diecisiete años de edad se embarcó (enero de 1880) como aspirante a bordo del *Talismán* y después en el *Oroya* (siguiendo al ejemplo de su hermano Juan Capistrano). Asistió a la defensa del Callao contra los bombardeos chilenos. Igualmente, participó en la defensa de Lima en la Batería N° 3 del Cerro El Pino, uniéndose luego al ejército del general Cáceres. En agosto de 1881 ascendió a guardiamarina y muy poco después a alférez de fragata, resultando herido durante la heroica campaña de La Breña. Combatió al general Iglesias en Huancayo, Izcuchaca y Masma. Al término de la guerra, practicó durante cuatro años en la marina italiana. Fue comandante de los buques *Chalaco* y *Lima*. Siendo capitán de puerto de Mollendo, fundó la Liga Naval, iniciando una suscripción para la compra de los primeros cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. Fundador de la Asociación Nacional Pro-Marina. En 1911 partió a Europa para asumir el mando del *Comandante Aguirre*. A su regreso fue vocal del Consejo de Oficiales Generales. En 1923 ascendió al alto grado de contralmirante y dos años después pasó al retiro por límite de edad. Estuvo casado con Claudina Lemaitre. Falleció en Lima el 26 de noviembre de 1940 a los 77 años de edad.
32. El hermoso faro se ubicó en la última peña del lugar y llegó a tener –según el comandante Germán Stiglich (1922)– un alcance de 22 millas. El 24 de febrero de 1921 se dio el dispositivo correspondiente "librando a la navegación el faro de Punta de Coles" (Garaycochea… *Legislación Naval y de Aviación*… Lima, T. 2, p. 49). La instalación definitiva, con la aprobación de la gerencia de la Compañía Administradora del Guano, corrió a cargo del señor José C. Aruzzi.
33. La instalación de los faros estuvo a cargo de la indicada empresa sueca.
34. Creada inicialmente como Sociedad Anónima (conforme a las normas del Código de Comercio entonces imperante), la empresa naviera nacional fue perdiendo su autonomía desde el nombramiento de un interventor por Resolución Suprema de 27 de agosto de 1913; posteriormente, se sucedieron diversas disposiciones gubernamentales sobre las condiciones y el control en la operación comercial de los buques. La Resolución Suprema de 29 de mayo de 1929 fue el hito final por el cual los nombramientos del personal de la empresa debían realizarse a través de la gerencia con acuerdo del Ministerio de Marina (Castro de Mendoza, 1980).
35. Amplia información al respecto se halla en *El Comercio* de Lima en sus adiciones de la segunda quincena de noviembre de 1905.
36. Útiles resultan los datos que figuran en el opúsculo publicado en 1956 por el Consejo de Administración de la Corporación Peruana de Vapores bajo el Título de: *1906-1956. Cincuenta años al servicio del país*. Asimismo, el

artículo de Víctor Matos Hurtado: "La Marina Mercante del Perú". En: *El Comercio*. Lima, 5 de julio de 1974, p. 8.

37. Para cubrir el tráfico costero interno "se construirían embarcaciones de velocidad moderada y para el internacional, barcos de alta velocidad".
38. La ley de 27 de febrero de 1909 prorrogó a veintiún años el plazo de la subvención anual.
39. Entre los otros inversionistas figuraban: Arístides Porras, Aurelio García y Lastres, Pablo Richarz, Felipe Barreda y Osma, Ernesto F. Ayulo, Mariano I. Prado Ugarteche, Enrique Barreda, Manuel María del Valle, Julio Normand, Federico Crempien Velásquez, Luis F. Morey, Vicente Maúrtua, Luis A. López Guerra y Pablo La Rosa (*Almanaque de El Comercio*. Lima, 1928, p. 325).
40. Animados del mismo ardoroso entusiasmo con que todos los peruanos vieron surgir esta nueva empresa naviera, los poderes del Estado (Ejecutivo y Legislativo) le concedieron por las leyes número 194, 1059, 1793 y 1845 sucesivas a importantes subvenciones. Posteriormente, el gobierno, no obstante, los serios apuros económicos que lo agobiaron, continuó invariablemente dispensando su más decidida protección. Con el tiempo, la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao se convirtió en una empresa de sociedad anónima, donde el 75% de las acciones correspondían al Estado. En esa condición, por muchos años el Estado contribuyó, con gran generosidad, a hacer frente a las obligaciones de la Compañía.
41. Según refiere Manuel Vegas García (1973), está empresa contribuyó con su dique flotante a aumentar las facilidades para la carena de nuestros buques de guerra y en su flota practicaron no pocos oficiales de la Armada, además de preparar, hasta cierto punto, marinería y personal de máquina.
42. El *Pachitea* arribó a nuestro primer puerto en julio de 1911. Cuatro años después (27 de octubre de 1915) encalló en el puerto de Lomas en viaje del Callao a Valparaíso. "El encallamiento abrió en el casco del buque vías tan considerables que, no obstante haber sido puesto a flote y tomado fondeadero amenazaba con su completo hundimiento" (*Memoria del Directorio*. Segundo semestre. Lima, 1915, pp.13-14).
43. Cfr. *Diario de Debates*. Cámara de Diputados, Legislación Ordinaria. Lima, 1919, T. 2, pp. 637-662.
44. Al respecto, en la *Memoria* del Directorio de 1918 correspondiente al primer semestre se lee: "Debido a la gestión gubernativa sobre el servicio de cabotaje y con el fin de evitar que nuestras naves hagan dicho servicio, que representaría nuevo y mayor sacrificio económico de la Compañía, además de los peligros que encierra para las naves de determinado tonelaje el servicio continuo en los pequeños puertos del litoral, particularmente en las entradas y salidas de los vapores durante las noches, la Compañía ha hecho los arreglos necesarios para atender a dicho servicio con pequeños vapores, mediante el pago de subvenciones cuyo reembolso, por el Supremo Gobierno, gestionamos actualmente. Dichos arreglos nos permitirán continuar efectuando el servicio rápido de los puertos mayores a Colón y regreso, servicio que, de otro modo, habría sufrido serio trastorno".
45. Dirección de Marina 1919-1920. L.C. N° 595, p. 54. AHM.
46. Dirección de Marina. 1919-1920. L.C. N° 626, pp. 115-116. AHM.

47. Cfr. *Diario de Debates*. Cámara de Diputados, Legislatura Ordinaria, Lima, 1919, T. 2, p. 1041.
48. Incluso, propuso que la Comisión respectiva estuviese presidida por el doctor Alberto Secada (representante por el Callao) conocedor de los asuntos marítimos del país y antiguo funcionario de la cuestionada empresa. Su pedido fue sustentado del siguiente modo: "El doctor Secada es la persona mejor capacitada para presidir la Comisión. Es, en primer término, el representante de la provincia donde tiene sus negocios la Compañía; ha sido antiguo y competente empleado en una negociación del mismo giro; conoce la vida interior de la Compañía; y sabe dónde se encuentran las llagas de la Compañía que hay necesidad de cauterizar". No obstante, la propuesta fue desestimada por el legislador chalaco aduciendo que "deseaba tener absoluta libertad en la expresión de sus ideas durante el debate".
49. Hay que recordar que la caída del 53% que registró en 1921 el valor de las exportaciones, repercutió de inmediato sobre el de las importaciones cuya adecuación a las posibilidades de pago del país tuvo que lograrse mediante la aplicación de medidas arancelarias que, en algunos casos, llegaron a ser incongruentes entre el valor de los bienes importados y el monto de los derechos que los gravaban (Bardella, 1989).
50. Nacido en Lima en 1840, Juan Bautista Cobián Gutiérrez era hijo del ilustre abogado José Calixto Cobián y Pro, descendiente de los marqueses de Zelada de la Fuente, y de la distinguida dama Carolina Gutiérrez y Pérez, de las familias patricias de Concepción (Chile). Concluidos sus estudios de marina en el Instituto Naval-Militar en 1853, fue embarcado como guardiamarina a bordo del vapor *Ucayali*, pasando luego a las naves *Apurímac* y *Guise* y, posteriormente, a la fragata *Amazonas* (1856); en esta última nave dio la vuelta al mundo, regresando al Callao después de un año y siete meses de circunnavegación. En 1859, sirviendo en la fragata *Apurímac*, asistió el 15 de agosto de ese año al combate de la Atarazanas contra el ejército ecuatoriano. Concurrió como segundo comandante de la corbeta *América* al combate de Abtao, contra la Escuadra española, el 7 de febrero de 1866 y por su asistencia a esa acción fue ascendido a capitán de fragata efectivo. En ese mismo año, durante la campaña de Chiloé, fue por dos veces en dicha nave al estrecho de Magallanes, en busca del monitor *Huáscar* y de la fragata blindada *Independencia*, que venían de Inglaterra, convoyándolas hasta Ancud. Estuvo con licencia entre 1870 y 1875. A fines de 1877 y principios de 1878 (al mando de la cañonera *Pilcomayo*) estuvo desempeñando en aguas bolivianas (Antofagasta) una comisión especial del gobierno del general Mariano I. Prado. Comandando la corbeta *Unión*, fue comisionado por dicho gobierno para el estudio y designación del sitio para la instalación del faro de Iquique. Sirvió durante la guerra con Chile y asistió a todos los bombardeos que tuvieron lugar en el Callao por los buques de la escuadra enemiga, cayendo prisionero en enero de 1881. En 1888 fue nombrado prefecto de Amazonas, retornando al servicio naval como comandante del *Constitución*. Cuando ocurrió la rebelión separatista de Iquitos en 1896 (durante el gobierno de Nicolás de Piérola) condujo sin novedad al río Amazonas, en dicha nave, la primera y única expedición militar que durante esa época salió de las costas del Perú, a más de siete mil millas de distancia, a través del estrecho de Magallanes. En 1902 fue ascendido a capitán de navío, retirándose

del servicio siete años después. Fue miembro de varias comisiones de Marina: Junta de Reconocimientos Navales, Comisión de Reforma de las Ordenanzas de Marina, Junta de Codificación Penal de la Armada, Junta Superior de Marina. Fue, igualmente, vocal del Consejo de Oficiales Generales. Falleció en Lima el 16 de noviembre de 1924 a los 84 años de edad (Paz Soldán, 1921; Ortiz y Castañeda, 2007). Con motivo de su deceso, *El Comercio* (17 de noviembre de 1924) publicó una amplia y emotiva nota necrológica que aquí hemos utilizado.

51. Por ejemplo –según propio testimonio de la Comisión Investigadora– la gerencia y la sección de contabilidad de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao se negaron en todo momento a poner a disposición de los contadores los inventarios correspondientes.
52. Cfr. *Diario de Debates*. Cámara de diputados, Primera Legislatura Extraordinaria. Lima, 1922, pp. 80-81.
53. Hay que señalar como hecho loable que, durante la campaña plebiscitaria de Tacna y Arica, la empresa prestó su concurso en forma patriótica y eficaz. Sus vapores *Ucayali* y *Rímac* fueron conductores a Arica de nuestra Delegación Plebiscitaria, a la cual sirvieron de domicilio hasta el término de sus labores, prestando así al país importantes servicios. El vapor *Huallaga* sirvió a la Comisión Jurídica.
54. Recordemos que el Canal de Panamá nos acercó a los mercados europeos e hizo posible la comunicación directa con Nueva York, la "flamante City". Pero, también, a partir de ese instante empezó la supremacía norteamericana en nuestro medio. En 1928, José Carlos Mariátegui, con gran claridad, percibió este cambio. Dijo: "El Canal de Panamá, más que a Europa, parece haber aproximado al Perú a los Estados Unidos" (citado por Burga y Flores Galindo, 1991). En términos de distancia, es correcto afirmar que, con respecto a la ruta alternativa del Estrecho de Magallanes, la vía acuática artificial redujo en 4 000 millas la comunicación a los puertos del Viejo Mundo.
55. En los tomos anteriores de la *Historia Marítima del Perú* (*La República*), sus respectivos autores registran una valiosa información sobre algunas de estas compañías navieras que empezaron a operar desde el siglo XIX, tanto en el Perú como en su país de origen y en diferentes rutas de este y otros continentes. Para el presente caso, nos ha sido útil la consulta del *Almanaque de El Comercio* en sus ediciones de los años correspondientes a nuestro periodo; y el libro de Cipriano Laos, *Lima, la Ciudad de los Reyes* (1927).
56. Años después, el diario *El Comercio* lo calificaría de "hombre de mucha capacidad intelectual y de carácter muy emprendedor".
57. Se les dio ese nombre porque estas dos naciones (Perú y Chile) fueron las que mayor cooperación prestaron por entonces a este servicio de navegación.
58. Cfr. Cayo Córdova, Percy y Raúl Palacios Rodríguez. *El Mar de Grau y la Marina de Guerra del Perú* (París, s/f).
59. Claudio Véliz, autor del libro *Historia de la Marina Mercante de Chile,* fue, sin duda alguna, el investigador más competente en su país sobre el tema en cuestión. El libro fue publicado en 1961 por el Instituto de Economía de la Universidad de Chile.
60. *Almanaque de El Comercio*. Lima, 1928, p. 328.
61. Laos, Cipriano. *Lima, la Ciudad de los Reyes*. Lima, 1927, p. 450.

62. *Almanaque de El Comercio*. Lima, 1928, pp. 330-331
63. *Almanaque de El Comercio*. Lima, 1928, pp.333
64. *Almanaque de El Comercio*. Lima, 1928, p. 334
65. *Almanaque de El Comercio*. Lima, 1928, pp. 334-335
66. *Almanaque de El Comercio*. Lima, 1928, p. 339
67. *Almanaque de El Comercio*. Lima, 1928, p. 340
68. *Almanaque de El Comercio*. Lima, 1928, p. 341
69. La presente ley es glosada y comentada por el vicealmirante A.P. Mario Castro de Mendoza en su libro citado (1980). El comandante A.P. Miguel Flórez Nohesell publica íntegramente la ley en su libro igualmente citado (1986). De ambos autores hemos tomado las notas más importantes. Por su trascendencia histórico-marítima, el documento lo incluimos en el Apéndice (Anexo N° 2).
70. Hay que señalar que desde 1923 (Legislatura Extraordinaria) la iniciativa del diputado Mac Lean empezó a discutirse, siendo aprobada más tarde por la Cámara de Diputados. La participación del contralmirante AP. Juan Cobián fue decisiva en favor del proyecto. Trasladada la propuesta a la Cámara de Senadores, mereció un análisis exhaustivo que concluyó en un proyecto sustitutoria con serias modificaciones. En la Legislatura de 1926, este proyecto fue rechazado por la Cámara de Diputados, solicitando regresar al proyecto original (ver: *Diario de Debates*. Cámara de Diputados, Segunda Legislatura. Lima, 1927). Así se llegó a 1928.
71. Mac Lean Forero nació en Tacna. Hijo de Guillermo C. Mac Lean, último alcalde peruano de Tacna antes del cautiverio y de Julia Forero, de antigua raigambre tacneña. Se dedicó por mucho tiempo a la agricultura, siendo propietario de haciendas en los valles de Locumba y Cinto, en la sección libre del departamento de Tacna. Fue cónsul de Bélgica y Holanda en la ciudad heroica. Fue, igualmente, presidente del Club de la Unión en dicha localidad. Asimismo, vicepresidente de la combativa Sociedad de Artesanos de Tacna. En 1906 fue elegido senador por Tacna, cargo que ejerció hasta 1919 en que fue clausurado el Congreso. En 1920 fue elegido diputado por Tacna a la Asamblea Constituyente convocada por Leguía.
72. Como sucesos un tanto lejanos pero referidos al cabotaje en general, podemos citar dos. El primero, con fecha 9 de enero de 1924 el gobierno de Leguía aprobó la convención de cabotaje con el Uruguay suscrita en Lima el 28 de julio de 1922 en el marco del Primer Centenario de la Independencia. El segundo, el 17 de setiembre del mismo año 1924, el gobierno dispuso que el tráfico de cabotaje podrían hacerlo solamente las compañías de navegación "actualmente establecidas en el país". Ambos dispositivos se encuentran en Garaycochea.
73. Doctor en Economía y Finanzas de la Universidad de Princeton, Cumberland era un reputado especialista de talla internacional. Recién egresado de la universidad, fue nombrado catedrático de la Universidad de Minnesota. Posteriormente, escribió y dio a publicidad un notable trabajo sobre las finanzas mexicanas. Durante la Primera Guerra Mundial, le tocó desempeñar un puesto muy delicado: perito de comercio en el War Trade Board (Comisión de Comercio de la Guerra), alto cuerpo financiero encargado de controlar el comercio estadounidense durante dicho conflicto. Concluida la guerra, actuó como experto financiero de la Alta Comisión Americana en el Oriente y en Constantinopla (*Variedades*. Lima, 3 de diciembre de 1921, p. 2019).

74. Byrne fue reemplazado por Enrique Oyanguren, quien a su vez fue sustituido por Juan José Reynoso y este después por Felipe Derteano (*Mundial*. Lima, 29 de enero de 1926).
75. Este Código fue reemplazado por la Ley General de Aduanas conforme al Decreto Ley N° 20165 del 2 de octubre de 1973 durante el régimen militar de Juan Velasco Alvarado, entró en vigencia el 1° de octubre de 1975 (Flórez Nohesell, 1986).
76. Con fecha 2 de julio de 1925, el indicado funcionario elevó un Informe preliminar describiendo lo actuado por la Junta. El documento estuvo dirigido al Director General de Hacienda. (Anexo N° 200 de la *Memoria del Ministro de Hacienda*. Lima, 1925, T. I, pp. 194-196).
77. Posteriormente, por Decreto Supremo de 31 de octubre de 1933 (durante el gobierno del general Benavides) se creó el Consejo Superior de Aduanas que –de acuerdo a dicho dispositivo– debía funcionar independientemente del Cuerpo Consultivo de Aranceles de Aduanas Cfr. *Boletín de la Superintendencia General de Aduanas*. Lima, año XI, N° 128, octubre de 1933, pp. 22-25.
78. Días antes (1° de octubre) había presentado un proyecto de ley referido a los "Derechos sobre los títulos profesionales del personal de la Marina Mercante". Ahí se propuso la siguiente escala de derechos: contramaestre, 2 libras peruanas; patrón de embarcaciones menores, 5; piloto práctico, 8; segundo piloto, 9; primer piloto, 12; capitán de cabotaje, 15; capitán de travesía, 20; capitán práctico de puerto, 25; practicante de máquina, 1; cuarto ingeniero maquinista, 3; tercer ingeniero maquinista, 4; segundo ingeniero maquinista, 6; primer ingeniero maquinista, 10.
79. Cfr. *Diario de Debates*. Cámara de Senadores, Congreso Ordinario de 1921. Lima, pp. 698-701.
80. Sobre el origen, naturaleza y evolución de esta empresa y su relación con el Estado peruano, es importante, e indispensable la consulta del voluminoso libro: *Perú en Cifras*, 1944-1945 (1945) y el magnífico trabajo monográfico de Pablo Macera Dall'orso. *Historia de la Compañía Administradora del Guano*, *1909-1945* (1968). De ambos ejemplares hemos tomado las principales referencias que aquí consignamos.
81. Escasa es la información histórica alrededor de esta singular e importante iniciativa gubernamental. Las distintas disposiciones recopiladas y publicadas por Garaycochea, han servido de base para el breve esbozo que aquí consignamos.
82. Cfr. Garaycochea… *Legislación Naval y de Aviación*… T. 1, pp. 362-363.
83. Augusto Ricardo Pimentel Rivera nació en Islay el 20 de octubre de 1870. Era hijo del capitán de navío Ricardo Pimentel y de María Josefa Rivera. En 1889 ingresó a la Escuela Naval, graduándose de guardiamarina en febrero de 1893. Por motivos políticos fue separado de la Armada por el gobierno de Piérola, dedicándose a navegar en la marina mercante. En 1896 fue embarcado en el *Constitución* (al mando del comandante Juan Bautista Cobián), que se dirigió a Iquitos a debelar el movimiento separatista de ese año. Exploró los ríos Pichis, Pachitea y Ucayali, comandando las lanchas *Pizarro* e *Iquitos*. Posteriormente sirvió en la Escuela de Grumetes y en la Escuela Naval. En 1912 se le envió a Francia como comandante del *Iquitos*, en la comisión que transportaba las dotaciones para las sumergibles *Aguirre* y *Palacios*. Se desempeñó como interventor de las guaneras, capitán de puerto del Callao, Puno y

Paita; comandante principal de las Milicias Navales, inspector de faros, comandante del *Coronel Bolognesi* y de la División de Cruceros. Fue prefecto del Callao en 1930. Obtuvo la clase de capitán de navío en 1913. Falleció en Lima el 31 de mayo de 1948 a los 78 años de edad (Ortiz y Castañeda, 2007).

84. *Memoria de Marina*. Lima, 1922, p. 65. También En: Garaycochea… T. 2, p. 502. Por resoluciones ministeriales de 11 y 22 de agosto y suprema de 28 del mismo mes, se designó el personal para la Escuela.
85. Aurelio de la Guerra Hurtado nació en Chiclayo el 6 de noviembre de 1883, al mes siguiente de la firma del Tratado de Ancón. Era hijo del capitán de navío piurano Antonio de la Guerra Gorostidi y de Grimanesa Hurtado. En 1900 ingresó a la Escuela Naval, graduándose de guardiamarina en marzo de 1904. Enviado a España, sirvió en el buque-escuela *Nautilus*, el crucero *Princesa de Asturias*, y los vapores *Alfonso XIII* y *Lepanto*. En 1907 regresó al Perú incorporándose a la plana docente de la Escuela Naval en las asignaturas de Torpedos, Balística, Minas y Explosivos. Posteriormente, ayudante del presidente de la República. Comandó al *Teniente Rodríguez* (1917) y a la *Lima* (1918 y 1930). En 1931 fue nombrado Jefe de la Oficina de Información, siendo ascendido a capitán de navío; al año siguiente fue nombrado director de personal de la Armada. En 1933, al estallar la guerra con Colombia, se le dio el mando de las fuerzas navales del Nororiente. Dejó el servicio al año siguiente, falleciendo en Lima el 7 de julio de 1948 a los 65 años de edad (Ortiz y Castañeda, 2007).
86. Cfr. Garaycochea… *Legislación Naval y Aviación*… T. 2, p. 536.
87. El 9 de junio de 1922, el gobierno declaró libre el ejercicio de la industria de la pesca reglamentando su explotación (Garaycochea, T. 2, pp. 443-448).
88. Por Decreto Supremo de 21 de agosto de 1925, el gobierno de Leguía acordó con los señores José E. Miller y Guillermo Correa Elías la concesión y exclusiva para la construcción y explotación de un frigorífico modelo destinado al abastecimiento de carne y pescado a las poblaciones de Lima, Callao y balnearios. Ubicado en la zona noroeste del puerto, empezó a funcionar desde mediados de marzo de 1928. El costo final de la obra fue de cinco millones de soles. Hasta 1957 fue administrado por la empresa "Frigorífico Nacional S.A. Ltda." de capitales privados (Vigil, 1946, pp. 612-613).
89. En la valiosa publicación del indicado autor podemos hallar una sinopsis histórica de las principales normas que a lo largo de la etapa republicana (siglos XIX y XX) buscaron regular la actividad pesquera.
90. En 1923 Nakashima organizó lo que al año siguiente se denominó la "Compañía Nacional de Pesca".
91. El texto de creación de la Policía Pesquera del Litoral Nacional fue publicado en el *Boletín de la Compañía Administradora del Guano*. Lima, junio de 1929, vol. V, N° 6, pp. 258-261.
92. Como ya se dijo en el apartado anterior el control de la Policía Pesquera sería ejercido por la Compañía Administradora del Guano a la cual se le confirió toda la autoridad suficiente para el debido cumplimiento de su misión.
93. Las mencionadas disposiciones eran: Resolución Suprema de 17 de noviembre de 1909; Resolución Suprema de 2 de marzo de 1910; Resolución Suprema de 2 de mayo de 1916; Resolución Suprema de 9 de junio de 1922; Reglamento de la Marina Mercante y Capitanías.

94. Dichos delitos fueron tipificados en la Resolución Suprema de 26 de marzo de 1928; en el Reglamento Militar de la Guardia Civil; y en el Código de Justicia Militar.
95. Reglamento de Capitanías:
Art. 291.– Los individuos que ejerzan la pesca deberán inscribirse en las Capitanías de la República como tales y recabar la constancia de su condición, no pudiendo ejercer su industria ni varar sus embarcaciones en los sitios donde no exista autoridad marítima o quien la represente.
Art. 298.– Las embarcaciones nacionales de pesca quedarán constituidas en tres categorías que serán las siguientes:
A. Que corresponde a las chalanas, canoas y caballitos. Esta clase de embarcaciones llevarán la denominación de "Embarcaciones de pesquería en puerto" y su matrícula será refrendada cada seis meses, siendo el valor de la refrendación conforme a la tarifa respectiva.
B. La segunda categoría corresponde a los botes, botes–chalanas, botes con cubierta y balsas; su matrícula será refrendada cada seis meses conforme a la tarifa correspondiente.
C. La tercera categoría corresponde a los buques balleneros.
96. Reglamento de Capitanías:
Art. 219.– Las embarcaciones de las clases A y B estarán pintadas de colores claros (blanco, azul claro, verde o amarillo); el número de su matrícula lo llevarán pintado de color negro en la parte de proa; si la embarcación es de vela llevará pintado, también en el centro de ella, el número de matrícula, el cual será de cincuenta centímetros para la vela y de veinte centímetros para las amuras.
97. Reglamento de Capitanías:
Art. 307.– Es prohibido en absoluto aproximarse a menos de dos millas alrededor de las islas guaneras o puntas en que se produzca este fertilizante.
98. Las relaciones mencionadas debían ser debidamente registradas y legalizadas en las oficinas de la Dirección de Policía.
99. En cada caso, el salario percibido era diferente. Sobre él en 1837 durante el gobierno del general Andrés de Santa Cruz el Ministerio de Hacienda estableció una tarifa para el pago de los trabajadores portuarios; tarifa que fue modificada por el Reglamento de Comercio de 1840.
100. Es pertinente señalar que, no obstante, la designación de cinco delegados plenos para los gremios tanto de Lima como del Callao, en el Primer Congreso Obrero Local que se celebró en 1921 no figuran delegados de los trabajadores portuarios. Participaron 23 organizaciones gremiales representados por un número mayor de delegados. En el Segundo Congreso Obrero Local, celebrado también en Lima en 1927, solo aparece el Sindicato de Tripulantes de Cabotaje con sus delegados Ricardo Porras y Francisco Obandini. Cfr. Wilfredo Kapsoli, *Mariátegui y los Congresos Obreros*. Lima, Empresa Editora Amanta S.A., 1980. ¿Qué causas motivaron esta visible ausencia de los trabajadores portuarios del Callao en tan significativos cónclaves? Infortunadamente, adolecemos de una información que nos lleve a una conclusión definitiva. Probablemente dichos trabajadores aún estaban fuertemente influenciados (y controlados) por la ideología y la praxis anarquista que Mariátegui y sus seguidores recusaban.

Capítulo II
EL TRÁFICO FLUVIAL

1. LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

A. EL PUERTO DE IQUITOS

Como bien se sabe, en nuestro país, debido a su especial configuración geográfica, la navegación (como medio de transporte) ha sido y es de tres clases: navegación marítima, cuando se hace sobre el mar (tal como se ha examinado en el capítulo anterior); fluvial, cuando se lleva a cabo en los grandes y caudalosos ríos de la selva, montaña o Amazonía (como examinaremos en el presente capitulo); y lacustre, en el lago Titicaca primordialmente (materia del próximo capítulo). La navegación fluvial sirve de medio de comunicación en dos áreas o cuencas importantes e independientes a su vez: a) la del río Amazonas y sus afluentes; y b) la de Madre de Dios. En el primer caso, se hace entre las diversas y extensas regiones de la selva y entre esta y el océano Atlántico, navegando por la sección brasileña del gigantesco río Amazonas que desemboca en el mencionado océano; en el segundo caso, lo hace a través de la parte peruana del río Madre de Dios que, sin duda alguna, es el principal de la región.

Efectivamente, en el primer caso la cuenca u hoya amazónica (donde está ubicado el puerto de Iquitos) está formada por una infinidad de ríos de los cuales cuatro pueden considerarse como los más importantes para el transporte comercial y de pasajeros: Amazonas, Marañón, Ucayali y Huallaga. Es característica de estos ríos su continuo cambio de cauce, originando erosión en

sus orillas en algunos sectores y formando playas e islas en otros. Otra característica de estos ríos –ya destacada por Hildebrando Fuentes en 1908 en su documentado libro *Loreto. Apuntes geográficos, históricos, estadísticos, políticos y sociales*– es la apreciable variación de sus niveles entre las épocas de creciente y vaciante, que es la causa principal de la erosión y sedimentación mencionadas. Pero ¿cómo se forman los mencionados ríos? El río Amazonas, estimado como el más importante de todos los ríos existentes en el planeta por el volumen de sus aguas, la longitud de su curso y el área de su cuenca (razón por la que se le llama el "monarca de los ríos"), es el principal y más largo de la hoya amazónica. Da su nombre a esta región hidrográfica. Se origina a unos 125 kilómetros aguas arriba de Iquitos (en la vecindad del puerto de Nauta) por la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali[1]. Su longitud total entre Iquitos y su desembocadura en Belem do Para (Brasil) es aproximadamente de 3 540 kilómetros. En todo este alargado trayecto es navegable por barcos de más o menos 15 pies de calado, convirtiéndose en la arteria principal y en el canal de concentración de todos los cursos de aguas que discurren por esa dilatada fértil y fértil zona de la América del Sur. Sobre el segundo río, el Marañón, hay que decir que tiene sus nacientes en la Cordillera de los Andes y pasa a través de la cordillera oriental, desembocando en la selva por el pongo de Manseriche. Acerca del tercer río, el Huallaga, debe manifestarse que desemboca en el Marañón y desde el punto de la desembocadura es navegable por embarcaciones de mediano calado. Desde la boca del río Huallaga al indicado pongo hay alrededor de 390 kilómetros, y a la confluencia del río Marañón hay cerca de 400 kilómetros. Finalmente, respecto del cuarto río, el Ucayali, hay que decir que tiene su origen en la convergencia de los ríos Tambo y Urubamba, y corre a través de la región baja de la selva, al este de los ríos Huallaga y Marañón, bordeando el área de la ceja de montaña. Desde su unión con el Marañón, y en una distancia de 890 kilómetros hasta Pucallpa, es navegable por embarcaciones de 3 pies de calado. El río Huallaga, que es el afluente más grande del Marañón, es navegable durante todo el año por embarcaciones de 3 a 4 pies de calado hasta Yurimaguas.

Este es, en síntesis, el entorno hidrográfico que circunda el puerto de Iquitos desde tiempos pasados y que lo convierte en una estación portuaria singular y de enorme trascendencia económica y geopolítica en tan vasta región. Veamos su ubicación, sus características más significativas y sus alcances comerciales a nivel nacional e internacional.

EL TRÁFICO FLUVIAL

A no dudarlo, a Iquitos le corresponde el mérito de ser, en orden de importancia y jerarquía, el primer puerto fluvial de la República. Está ubicado en la margen oeste del brazo occidental del río Amazonas. Actualmente –señala el comandante Flórez Nohesell (1986)– el muelle y las demás facilidades portuarias están situadas al norte de la ciudad, cerca del lugar denominado "Punchana" y se une a la ciudad a través de una carretera pavimentada. Frente a la ciudad, hay una isla llamada "Isla Padre" rodeada por los dos brazos o cauces que se forman en el indicado río antes de pasar por Iquitos. Debido a que el cauce occidental, sobre el cual está ubicada la ciudad, cambia de dirección de oeste a norte, esta parte está expuesta permanentemente a efectos de la erosión del río, que varía de un metro a un metro y medio por año en los lugares más críticos. Sin embargo, la ciudad, respecto del nivel del río, está elevada más o menos 12 metros, razón por la cual el problema de la erosión solo afecta a la zona del malecón y a la primera cuadra de la ciudad cercana al río, no existiendo peligro de erosión para el resto de la ciudad debido a que la consistencia del suelo es relativamente dura y estable. Las variaciones del nivel del río frente a Iquitos fluctúan alrededor de nueve metros, con su mayor creciente a principios de mayo y máxima vaciante entre setiembre y octubre de cada año.

Sobre la fundación de Iquitos y su evolución posterior, el expresado autor consigna una interesante información recogida de diferentes fuentes. En estas líneas rescatamos lo que corresponde a la infraestructura portuaria con sus connotaciones e implicancias propias de la época (tránsito del siglo XIX al XX). A partir de la década de 1860, se produjo un cambio significativo en la zona merced a determinados hechos que impulsaron no solo el avance portuario, sino el desarrollo en su conjunto[2]. En efecto, en 1864 con la llegada a Iquitos de la flotilla de buques de la Marina de Guerra (conformada por los navíos *Morona, Pastaza, Napo* y *Putumayo*), y con el establecimiento posterior de la Factoría y Apostadero Naval, así como el de la navegación fluvial en los ríos de la cuenca del Amazonas, Iquitos se constituyó en el punto de irradiación de civilización, progreso y peruanidad en toda la vasta región del Amazonas y sus afluentes. Más tarde, el portentoso y extendido auge cauchero coadyuvó a afianzar ese sobresaliente rol. Iquitos se convirtió entonces no solo en la "isla urbana" de la Amazonía sino también en el eje articulado de toda la economía regional en función exclusivamente del llamado "oro blanco"[3].

Obviamente, todas estas circunstancias exigían contar con un muelle y facilidades adecuadas para atender el servicio de

las naves de apreciable tonelaje que llegaban procedentes de Europa, Norteamérica y el Callao, así como a las lanchas y otras embarcaciones provenientes de los ríos Putumayo, Napo, Yavarí, Marañón y Ucayali y sus afluentes. En tanto no se contó con un muelle adecuado, los buques se pegaban al barranco del malecón de Iquitos y la carga se movilizaba mediante vagonetas y carriles tirados por cables maniobrados por la energía humana. Algunos pequeños muelles o plataformas servían en el barranco para operaciones con pequeñas embarcaciones.

Según se afirma, en 1900 a través del influyente semanario *El Imparcial*, el periodista, docente y político moyobambino Genaro Ernesto Herrera, inició una activa campaña ante el Gobierno Central acerca de la imperiosa necesidad de construir un muelle verdaderamente adecuado para satisfacer los requerimientos del creciente comercio de Iquitos. No obstante, hay que señalar que fue al año siguiente en que las compañías de navegación inglesas *Booth Steamship Company Limited* y *The Red Cross Iquitos Steamship Company*, solicitaron al presidente Eduardo López de Romaña la autorización respectiva para construir un muelle y explotarlo por un periodo de 25 años. Es así como con fecha 22 de junio de 1901, se expidió la Resolución Suprema autorizando a ambas empresas la construcción de un muelle y almacenes en la localidad de Iquitos. Aquí el texto del documento:

"Lima, 22 de junio de 1901

Visto el expediente presentado por don Reginald C. Sanceau, como apoderado de 'Booth y Compañía', comerciantes y armadores de Iquitos y agentes de la misma plaza, de 'The Booth Steamship Cía. Limitada' y de 'The Red Cross Iquitos Steamship Cía Limitada', compañías de navegación en el Amazonas, proponiendo Sanceau en nombre de sus representados, la construcción de un muelle y almacén en el mencionado puerto, con el propósito de dar permanente y suficiente facilidad al tráfico; y

Teniendo en consideración:

Que el servicio actual de carga y descarga en Iquitos no satisface suficientemente las necesidades del comercio e industrias, ni presta seguridad de ser estable, ni está organizado en condiciones de seguir el incremento del tráfico;

De conformidad con lo informado por la Dirección del ramo y la opinión fiscal;

SE RESUELVE:

Acéptase la propuesta bajo las siguientes condiciones:

1° Booth y Compañía se comprometen a servir en toda su amplitud y con la rapidez y seguridad que el comercio exija, todo el movimiento de carga, descarga, y almacenaje en el puerto de Iquitos durante el término de la concesión; y construirán y servirán el muelle y almacén proyectados, según la memoria descriptiva, presupuestos y planos que han presentado y corren en este expediente; construyendo al efecto las siguientes obligaciones:

a. Construir un muelle fijo, al nivel del barranco, en el punto marcado en el plano y señalado por muelle, de la calle de Loreto, con vigas de acero laminado y pilotes del mismo material, de diez y siete metros de largo y siete metros de ancho.
b. Construir un muelle flotante de acero, de cien metros de largo y nueve metros de ancho con capacidad bastante para cómoda descarga de dos vapores que atraquen al muelle adheridos a pilotes fijos, y conexión que le permita subir y bajar automáticamente.
c. Construir dos pescantes a vapor, mínimo poder cinco toneladas cada uno, para suspender cómodamente la carga del segundo al primer muelle.
d. Construir doble línea férrea, con tornamesas y carros suficientes para transportar carga en el muelle flotante, en el fijo y de este al almacén y una vía angosta para comunicar con este, los almacenes en actual servicio.
e. Construir muro de albañilería para proteger el barranco.
f. Construir escala unida al muelle fijo para cómodo tráfico de pasajeros.
g. Construir dos boyas para seguridad de los vapores que atraquen al muelle y cuya situación determinará el Capitán de Puerto.
h. Construir un almacén de ladrillo y fierro, techado de calamina, piso de madera y elevado, capacidad interior no menor de mil cuatrocientos metros cuadrados, y balanzas para pesar la carga. Dicho almacén estará bajo la dependencia de la Aduana.
i. Adquirir a su costa el terreno de particulares que necesitasen y determinadamente, toda la manzana en que se construirá el almacén, que pasarán al dominio del Estado con las construcciones.
j. Ejecutar cualesquiera obras accesorias, no especificadas, pero necesarias para el cómodo servicio, siendo entendido que todo el material que se emplee será de primera calidad y que los pilotes de los muelles no tendrán menos de cinco pulgadas de diámetro.
k. Aumentar las dimensiones de estas obras si llegasen a ser insuficientes por incremento del tráfico, de modo que siempre basten a la rápida y segura descarga y almacenaje.
l. Conservar las obras en perfecto estado de seguridad y servicio durante la concesión y entregarlas en la misma condición al Gobierno al vencimiento de los veinticinco años, con todos sus accesorios, terrenos y cuanto les pertenezca.
m. Ceder al Gobierno si a este le conviniera tomarlas antes del plazo, todas las obras y accesorios, después de transcurrido cinco años de explotación. En este caso, el Gobierno quedaría obligado a pagar previamente lo cedido por su justiprecio, el cual no sería mayor que el costo con rebaja de mil libras por cada año de servicio.
n. Comenzar los trabajos en seis meses y terminarlos en dieciocho meses, contados desde la fecha de la escritura.
o. Presentar antes de firmar la escritura, el certificado de depósito en un banco a la orden del Gobierno por sesenta mil soles de deuda interna consolidada para responder por la exacta ejecución de los trabajos; depósito que será devuelto con la constancia de que las obras se han comenzado y entregado al servicio público, como queda estipulado.

2° El Gobierno concede a Booth y Compañía:
   a. El uso gratuito de los terrenos fiscales necesarios para la construcción y explotación y su cooperación para que adquiera los que necesiten de propiedad particular por los medios legales, a costa de ellos.
   b. La libre introducción de maquinarias y materiales destinados a la construcción de estas obras, en cuanto la ley lo permita.
   c. La exclusiva para descargar y cargar todos los buques a vapor que llegaren a Iquitos, durante veinticinco años, contados después de dieciocho meses de firmada la escritura.
   d. El derecho de cobrar por esta descarga y conducción de almacén, la siguiente tarifa:
      Carga y descarga de productos del interior y de cabotaje. Bultos de 1 a 400 kilos, dos soles por tonelada; íd. De 500 a 999 kilos, cuatro soles por tonelada; íd. de 1 000 a 2 000 kilos, ocho soles por tonelada.
      Mercadería del extranjero. Bultos de 1 a 499 kilos, cuatro soles por tonelada; íd. De 500 a 999 kilos, ocho soles por tonelada; íd. De 1 000 a 2 000 kilos, dieciséis soles por tonelada.
      Bultos pesando más de 2 000 kilos, serán descargados según una tarifa especial.
      Especial. Bueyes, dos soles por cabeza; carneros y cabras, cincuenta centavos por ídem; mulas y caballos, un sol por ídem. Esta tarifa será revisada cada cinco años con acuerdo del Supremo Gobierno y rebajada cada quinquenio no menos de cinco por ciento, ella fija también el único cobro que los concesionarios podrán hacer.

   El Gobierno podrá cobrar derechos de muellaje y almacenaje como al presente.

3° Booth y Cía. entregarán al Gobierno cinco mil soles al año, desde que principien a hacer servicio de carga y descarga, hasta que concluyan los ocho años del contrato celebrado con G. M. von Hassel, en 8 de marzo de 1900, debiendo hacer esta entrega en acciones de la Empresa a que da origen este contrato, si así lo exigiese el Gobierno.

4° Si el Gobierno lo encuentra conveniente entregará a Booth y Cía. el muelle en actual uso, para que comiencen a hacer el servicio de carga y descarga. En tal caso Booth y Cía. abonarán al fisco, mil doscientos soles anuales como arrendatarios de dicho muelle que van a construir y durante el tiempo de su concesión.
   Lo estipulado en esta cláusula no afecta a la anterior.

5° Estos contratos son transferibles; pero ha de proceder el consentimiento del Gobierno.

6° Si se suscitasen cuestiones que no deben ser resueltas administrativamente, serán sometidas a los tribunales de la República.

Póngase esta resolución en conocimiento de don Reginald C. Sanceau, y una vez que se ha allanado a ella, a nombre de sus representados, celébrese la correspondiente escritura pública, que será firmada por el Director General de Obras Públicas en representación del Gobierno.
Regístrese, comuníquese y publíquese
Rúbrica de S. E.

TORRES GONZALES".

El muelle de Iquitos



El vapor *Perené* atracado al muelle flotante, seguido de los vapores del río Amazonas.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 20 julio 1923).

En los años sucesivos se expidieron otras resoluciones modificando los artículos 3° y 4° del contrato, prórroga del plazo de construcción, aclaración del contrato, publicación de tarifas del muelle, recaudación del muellaje por la aduana, otorgando posesión de todos los servicios de carga y descarga por el muelle, carga de cabotaje, fecha de comienzo y terminación de la explotación del muelle de Iquitos, revisión de tarifas del muelle y finalmente una que desaprueba el contrato celebrado entre la Aduana de Iquitos y *Booth y Cía.* para la cesión al Fisco de los almacenes y muelles del puerto (Flórez Nohesell, 1986).

El indicado autor incluye la siguiente información en torno a la inauguración del muelle y sus características principales. Dice:

> "El muelle de Iquitos bajo la concesión otorgada a la Booth Company por la Resolución Suprema del 22 de junio de 1901, fue inaugurado el año 1904, pero solo comenzó sus actividades en 1905. Inauguró la actividad del muelle la nave *Napo* de propiedad de la citada compañía.
>
> La conformación del muelle inaugurado era la siguiente: un castillo o muelle fijo construido con vigas de acero de doble T, con pilotes de acero empotrados desde el fondo del río hasta el nivel de la calle, con altura de 10 metros. Un embarcadero flotante construido sobre pontones de 7 x 3 x 28 metros, con una extensión de 100 metros, más pontón adicional de 60 metros de largo por 6 de ancho unido al flotador por fuertes amarras. Sobre estas plataformas había línea férrea de trocha angosta, desvíos, y tornamesas para carros hasta 5 toneladas de capacidad. La descarga se efectuaba con las plumas de la embarcación hasta los carros, estos a su vez eran levantados por otra pluma de la parte alta para conducirlos hasta los almacenes de la aduana. Los edificios de la administración de aduana, resguardo, capitanía y demás oficinas ocupaban un área de 2 800 m^2 todos techados con calaminas. La entrada principal era por la calle Loreto, entre las calles del malecón Maldonado y Raimondi, resolviéndose de esta manera todos los problemas de carga y descarga de los barcos que antes se hacía por la factoría, entre las calles Itaya y Morona, en forma rudimentaria.
>
> Debido a que las obras de instalación del nuevo muelle y fijación del lugar para su instalación no fueron realizadas basándose en estudios adecuados de la acción del río entre Belén y Punchana, hubo problemas causados por la erosión y desmoronamiento de los barrancos adyacentes. Esto motivó que se procediera a desarmar todos los aparejos, oficinas de aduana, resguardo y capitanía".

Ahora bien, sobre los años que aquí estamos examinando (tránsito del siglo XIX al XX), Raúl Palacios (1991) hace una reseña histórica del puerto de Iquitos y su proyección económica que bien vale la pena reproducir a continuación:

> "Definitivamente antes, durante y después del Oncenio el puerto de Iquitos jugó un papel de primer orden en el movimiento fluvial de toda esa parte de nuestra Amazonía; era punto central de navegación de Loreto y del cual salían para todos los lugares navegables los vapores de diferente calado. En él se hallaban ubicadas tanto las oficinas del Departamento Fluvial de

Loreto, como de las principales entidades estatales y privadas. Podemos decir que de Iquitos y hacia Iquitos se circunscribió, en buena medida, el flujo mercantil y económico de la época[4]. Además, de este puerto salieron por muchos años los principales capitales para la explotación de diversas actividades en los ríos de toda esta vasta región. En 1894, en viaje de excursión por esos lares, el historiador limeño Pedro Dávalos Lissón, (1863-1942), refiriéndose a esta peculiaridad de Iquitos, decía: 'Iquitos es, sin duda alguna, el centro más importante de todo Loreto. Vive de la explotación de los ríos y da vida, con sus contingentes de dinero, a todas las provincias del Departamento. Por su población, comercio, situación fluvial y aspecto de su ciudad, está llamado a ser la capital del Departamento'[5].

En efecto, poco después por ley de 9 de noviembre de 1897 se declaró a esa ciudad como capital de Loreto en lugar de Moyobamba, y por Decreto Supremo de abril del mismo año se había ordenado que fuese a ejercer la autoridad superior en el departamento un Comisionado Especial, auxiliado por varios funcionarios.

El comercio de Iquitos fue general con todo el departamento y a través de su puerto se registró el comercio con el mundo exterior, el que cada vez fue haciéndose más intenso; progreso que se hizo mayor cuando en 1898 se estableció una comunicación directa, por medio de las dos líneas de vapores antes mencionadas, con el puerto de Liverpool. Medida que, tardíamente, vino a cristalizar el anhelo que se hallaba presente en el espíritu de la ley de 25 de octubre de 1890, que decía: 'Artículo 1°. Vótese en el Presupuesto Departamental de Loreto la cantidad de 12 000 soles anuales para subvencionar a una compañía de vapores que haga de tres a seis viajes directos; cada uno entre Liverpool e Iquitos, con escala en Le Havre, Lisboa, Pará y Manaos. Artículo 2°. Por cada uno de los viajes que se estipule, se pagará la suma de 2 000 soles. Artículo 3°. El contrato se firmará por el prefecto del Departamento de Loreto, asesorado por la Cámara de Comercio de Iquitos y los represented de la Compañía'[6].

Sin embargo, hasta 1898 todas las mercancías que llegaban de Europa (principalmente de Gran Bretaña) se transbordaban en Pará; puerto en el que debido a las engorrosas regulaciones aduaneras brasileñas, la mercancía tardaba en ser despachada, con las consiguientes pérdidas o deterioros.

De acuerdo, al testimonio citado de Dávalos Lissón, las principales casas comerciales que operaban en este puerto eran: Welche y Cía., Mouraille-Hernández y Cía., Morey y Águila, Kahn Hnos., Marius y Levi, y Hnos. Ninguna de las cuales trabajaba con un capital menor de 100 000 soles, descollando entre todas la alemana Welche y Cía., que tenía un movimiento cerca de un millón de soles. Estas y otras casas de menor cuantía eran las exportadoras de caucho y jebe. Según el informe del cónsul inglés en Iquitos, John Adamson (1898), el comercio en esta ciudad estaba casi en su integridad en manos de extranjeros, 'que representaban a 25 distintas nacionalidades'.

Desde el punto de vista exclusivamente técnico-naval, las facilidades ofrecidas por el puerto de Iquitos eran muy limitadas. La Factoría del Estado, en otra época la primera del río Amazonas, se encontraba en completo deterioro y abandono. Así la encontró en 1887 el flamante prefecto del departamento, José B. Samanez Ocampo (1838-1887). Su descripción es la siguiente: 'La Factoría que cuesta al gobierno un mundo

de plata, todavía revela lo que fue; sin embargo, de haber sido veinte veces abandonada, saqueada y casi destruida, tiene varias máquinas a vapor para distintos objetos, como aserradería, herrería, fundición, cobrería, etc., y otras se han destruido ya'…"

El 12 de setiembre de ese año, la Secretaría de la Cámara de Diputados se dirigió al ministro de Guerra y Marina (en virtud de una petición formulada por los representantes Luis Tejada y Manuel y Francisco del Águila) para solicitarle la remisión de los siguientes datos:

1° Cuántos empleados estaban actualmente al servicio de la Factoría de Iquitos y cuál la renta que percibían.
2° Cuántos eran los empleados que esa Factoría necesitaba para su cuidado y conservación y cuál la dotación que debía asignársele.
3° Cuál era la causa de que, habiendo producido esa Factoría una renta anual de 6 000 libras esterlinas cuando estuvo adjudicada en arrendamiento a una Compañía de Navegación, ahora que se encontraba administrada por el Estado lejos de producir la misma renta, venía arrojando un crecido déficit anual.
4° Si en concepto del Gobierno debía continuarse soportando ese déficit actual u ofrecerse la Factoría en arrendamiento, dado que el Estado no posee en el Amazonas ni siquiera un bote que pueda justificar la existencia de tal déficit[7].

Posteriormente la Factoría fue arrendada a Jorge M. von Hassel y Cía.

El puerto de Iquitos –según referencia de Rosendo Melo– fue visitado por cruceros de guerra de varias nacionalidades. En 1899 estuvo en ese puerto el crucero alemán *Falke*, que no prolongó su viaje hasta Yurimaguas temeroso su capitán de agotar el carbón[8]. Estuvieron también los cruceros *Wilmington* (norteamericano), *Dogali* (italiano) y varios otros.

En lo que respecta a la Capitanía de Iquitos –según la versión del funcionario en Comisión Especial, Samuel Palacios y Mendiburu– fue la única que subsistió en esa parte del territorio patrio (1891). No obstante, no pudo extender su acción hacia los diversos puntos del departamento por falta de oficinas anexas, y porque aparte de la Caballococha, no existía otra que pudiera hacer efectiva las disposiciones de aquélla; por tanto "...la administración en este ramo no pudo ejercitarse, sino en muy estrecho círculo"[9].

El 28 de mayo de 1902 el prefecto Pedro Portillo (1856-1916) autorizó a la capitanía a proceder a la matrícula de las

embarcaciones menores a remo (canoas, monterías, etc.) estableciendo que en dicha oficina se llevase una razón minuciosa de sus propietarios (numerados en orden correlativo) y cuidando "que el número respectivo fuese colocado en lugar visible de dichas embarcaciones". Se concedió el plazo de 30 días para que los propietarios mencionados se presentasen a la capitanía del puerto para la debida inscripción, abonando por derecho de matrícula un sol por semestre. La medida –a criterio del prefecto– obedecía, principalmente, a dos consideraciones: 1° al creciente movimiento comercial del puerto y 2° a la inexistencia de matrícula alguna que revelase la cantidad de embarcaciones menores a remo que se dedicaban al "tráfico de la bahía, quebradas y ríos afluentes del Amazonas"[10].

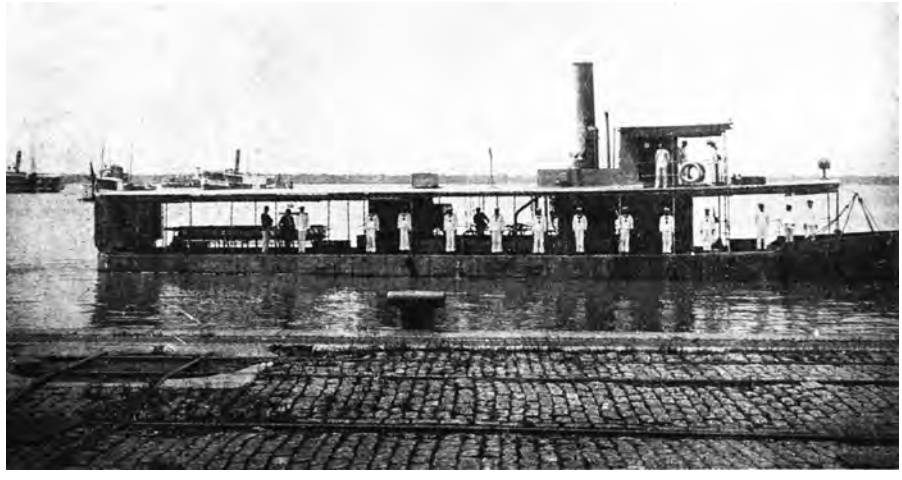
Por mucho tiempo, la capitanía funcionó en una reducida sección del edificio de la aduana. Durante la gestión prefectural de Hildebrando Fuentes, el personal de la capitanía y de la flotilla del Estado fue uniformada total y adecuadamente.

Sobre el tráfico fluvial en el puerto de Iquitos por aquellos años, puede decirse lo siguiente: El tráfico internacional a vapor era atendido por dos grandes compañías navieras: la *Booth Company Limitad* y la *Amazon Steam Navigation Company*, ambas de nacionalidad inglesa y con sus directorios en Londres[11]. La primera ponía en contacto directo a Iquitos con Europa y América del Norte (servicio establecido en 1899)[12], mientras que la segunda hacía el tráfico del Pará y Manaos a Iquitos, con escala en los diversos puertos del Amazonas y Yavarí[13].

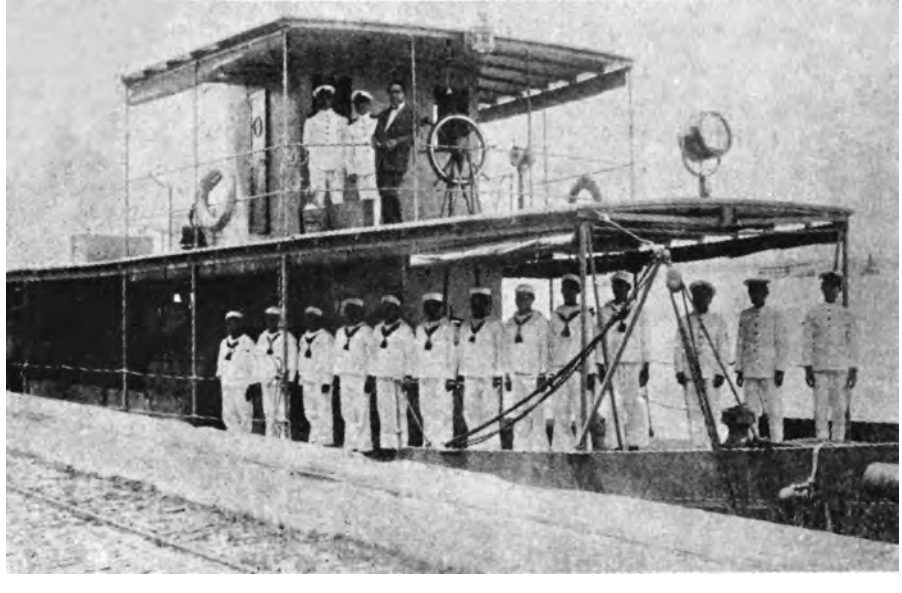
La *Booth Steamship* contaba para su cometido –según el valioso testimonio del oficial de Marina Óscar Mavila (1902)[14]– con los siguientes vapores:

Yavarí	de 782	toneladas	de	registro
Napo	de 662	”	”	”
Bolívar	de 615	”	”	”
Huáscar	de 582	”	”	”
Ucayali	de 507	”	”	”
Manco	de 510	”	”	”
Huayna	de 600	”	”	”

El calado máximo de estos vapores, cómodos y apropiados, era de veinte pies y poseían un andar de 12 millas por hora. No tenían un itinerario fijo, "procurando salir de Iquitos cada mes". Estaban alistados para conducir 20 pasajeros de primera clase y cincuenta de segunda, siendo veinte libras esterlinas el valor del pasaje al viejo continente. El aumento de este tráfico a comienzo de siglo obligó a la compañía a ofrecer vapores más grandes y con mayores comodidades.



Cañonera *Napo* adquirida en los astilleros de Inglaterra para incrementar la flotilla del Amazonas. (*Variedades*. Lima, 7 marzo 1925).



El puente de comando y tripulación de la nueva unidad fluvial.
(*Variedades*. Lima, 7 marzo 1925).

Sus vapores realizaban el tráfico con bandera británica entre Iquitos y Liverpool (con escala en Manaos, Pará, Lisboa y Le Havre) y entre Iquitos y New York. Traían de esos mercados casi todos los productos de consumo y llevaban caucho y tabaco de retorno. Durante 1903 el tonelaje de las embarcaciones británicas fue de 7 433 (12 embarcaciones) y en 1904 de 9 599 (16 embarcaciones). Este incremento –de acuerdo a lo expresado por un funcionario inglés– se debió a que "últimamente cada vapor traía un lanchón de remolque, de Manaos, con una capacidad de carga de alrededor de 400 toneladas"[15]. Estos lanchones fueron construidos por la *Booth Steamship*, con el propósito de facilitar el intercambio comercial con Norteamérica. El tonelaje de los vapores brasileños en 1904 fue de 7 647.

La *Amazon Steam*, aunque formada por capitales ingleses como se ha dicho, enarbolaba bandera brasileña y, por consiguiente, estaba sujeta a las leyes de ese país. Su servicio mensual lo hacía alternándose con la *Booth Steamship*, de manera que el puerto de Iquitos se comunicaba con el Atlántico, prácticamente, cada quince días.

Para llenar este servicio (Pará, Manaos e Iquitos), la *Amazon Steam* disponía de los siguientes vapores:

Perceveransa	de 615	toneladas	de	registro
Joao Alfredo	de 508	"	"	"
Rio Tapajós	de 301	"	"	"
Rio Branco	de 400	"	"	"
Justo Sherman	de 350	"	"	"
Landro Sondré	de 300	"	"	"

El calado de estos vapores, con toda su carga, era de 16 pies y su andar de 10 millas por hora. Cómodamente transportaban 80 pasajeros, de primera clase. El flete que se pagaba del Pará a Iquitos y viceversa, fue durante muchos años y hasta antes del establecimiento de la Iquitos Steamship, demasiado elevado, a tal punto que –decía Dávalos y Lissón– si se produjera azúcar o algodón en Loreto no se podría exportar al viejo continente por lo caro que resultaría.

Con fecha 12 de setiembre de 1902, el comandante Eduardo Raygada informaba al Director de Marina lo que sigue: "… el 7 de los corrientes arribó a este puerto el vapor alemán *Ithaka* de 1 450 toneladas netas de registro perteneciente a la Hamburg Amerika Linie Sub Amerika Diensh, procedente de Hamburgo; y que ha venido establecer una nueva línea entre aquel puerto e Iquitos". En su interesante, aunque poco difundido libro *Geografía económica del Departamento de Loreto*, el autor, Aníbal Maúrtua, consigna el siguiente cuadro:

Movimiento portuario en Iquitos

Años	Embarcaciones	Brasileñas	Peruanas y Extranjeras	Tonelaje	Pasajeros
1901	96	72	24	33 504	2 748
1902	89	60	29	27 635	2 136
1903	79	39	40	27 369	2 085
1904	105	40	65	33 166	2 863
1905	107	32	75	43 589	2 771
1906	108	32	76	38 503	2 514

Examinando el cuadro –dice el autor– se ve que el movimiento de vapores y tonelajes, que hasta 1901 la mayor parte eran brasileños, han pasado a las líneas peruanas y extranjeras. La causa principal y determinante de este debilitamiento –concluye– ha sido la concurrencia de la Booth Steamship que estableció en 1899 una línea de vapores entre Iquitos, Europa y América del Norte, servicio que antes realizaban los vapores brasileños que mensualmente hacían el tráfico del Pará y Manaos a Iquitos, con escala por los diversos puertos del Amazonas y Yavarí.

¿Y qué del movimiento de importación y exportación por Iquitos? Por mucho tiempo las importaciones consistieron en toda clase de productos manufacturados procedentes, generalmente, de Europa y Estados Unidos de América. Los productos europeos se embarcaban en Liverpool (el puerto de partida de los buques a vapor), Hamburgo, Le Havre y Lisboa, en los cuales tocaban los vapores en el viaje de regreso. De Portugal –según un testimonio inglés– llegaban muy pocos artículos, aparte de vinos, patatas, cebollas y otros comestibles[16]. Alemania enviaba grandes cantidades de cerveza, de la cual llegaba también algo de Inglaterra, "aunque esta última no gustaba tanto a la gente del lugar como la alemana que es menos amarga". Venían igualmente productos enlatados de varios países, puesto que "gran parte de los alimentos que se consumen aquí, son productos en conserva"[17]. Puede decirse, pues, que salvo muy pocas excepciones, todo tenía que ser importado; desde el alimento hasta los vestidos, desde lo más indispensable hasta lo más superfluo[18].

El tonelaje de las mercancías importadas durante 1904 fue de 15 800 tonelada (por valor de 575 750 libras esterlinas), comparadas a las 9 450 toneladas del año anterior[19]. La mayor cantidad y valor, provino del Reino Unido, aunque –de acuerdo al mismo testimonio– una cantidad considerable de pedidos fue solicitada de Francia y Alemania. Las importaciones del

Brasil (1904) representaban un valor de 40 000 libras esterlinas consistiendo principalmente de azúcar, café, cueros preparados, mandioca o cazabe molido y carne de res seca. El valor de las importaciones de 1906 fue de 646 55 libras esterlinas comparado con las 566 284 libras esterlinas del año 1905.

En cuanto al movimiento de exportación, la cobertura de los productos considerados no presentó una variedad significativa. El rubro mayor fue, a no dudarlo, el caucho con sus varios tipos, siguiéndole en ese orden los sombreros, el marfil vegetal, los cueros adobados y el pescado salado[20].

En 1904, las exportaciones a Europa consistieron, además del caucho, de los siguientes artículos: 122 docenas de sombreros de paja; 8 730 cueros a Le Havre y Liverpool; 101 kilos de bálsamo (goma) a Le Havre y 128 toneladas de marfil vegetal (nueces carrozas) a Le Havre y Liverpool[21]. Durante 1906 las exportaciones totales de Iquitos fueron de 1 957 tonelada (valoradas en 830 300 libras esterlinas) de las cuales 1 930 correspondían al caucho y 27 al marfil vegetal y cueros adobados. Incluyendo el río Yavarí y Caballococha, las exportaciones se elevaron a 2 170 toneladas, debiéndose la diferencia exclusivamente al caucho.

Dentro de este marco, el resto de la República no tuvo ninguna relación comercial significativa con el departamento de Loreto; solo a comienzos de siglo –refiere el citado Mavila (1902)– se inició una pequeña corriente entre Lima e Iquitos. Se empezó a importar: cigarrillos, fósforos y aguardientes, artículos que "salían del Callao hasta Liverpool y de allí se transbordaban para volver hasta Iquitos". Lo que significaba que esos productos daban una vuelta enorme, pagando un flete exorbitante. Su precio en el mercado local competía con los artículos provenientes del extranjero.

En cuanto al servicio de cabotaje se puede decir lo siguiente. Este servicio fue cumplido por diversas lanchas a vapor que navegaban en los principales afluentes del Amazonas y, en algunos casos, sin itinerario fijo[22]. El epicentro de dicho tráfico fue siempre Iquitos[23]. Según la versión antes mencionada de Dávalos y Lissón (1894), dos eran las más importantes vías fluviales con las que se cubría el cabotaje por esos años: la del Yavarí y la del Ucayali[24]. La segunda estaba servida por los "hermosos vapores *Presidente Bermúdez* y *Herman*" que efectuaban, cada uno, un viaje mensual hasta Masisea. Ocasionalmente, y cuando la creciente lo permitía, ambos vapores entraban al Tambo. Al Pachitea en ningún tiempo ingresaba embarcación a vapor. En los demás ríos la comunicación a vapor era completamente eventual. Las lanchas que por ellos

navegaban lo hacían a voluntad de sus armadores. En esta forma surcaban la *Tigre* y la *Iquitos* en el Bajo Marañón; la *Yankee* y la *Carlos* en el Tigre; el *Bermúdez* en el Napo. La navegación en los demás afluentes sólo se cumplía en balsas o en canoas, "por falta de negocios en ellos". En oficio de 20 de marzo de 1886, el Comandante Principal de las Milicias Navales de Loreto, Enrique Espinar, informaba al Director de Marina sobre el viaje del vapor *Herman* desde Iquitos al puerto de Mishagua (en el Urubamba) y la enorme importancia geoeconómica que ello revestía. Decía: "El *Herman* zarpó el 28 de enero a media carga y arribó a Mishagua el 27 de febrero, habiendo tenido solamente 310 horas, 45 minutos de navegación efectiva y sin accidente alguno notable, pues cúpole la suerte de encontrar constante corriente. Permaneció en Mishagua 13 días, recibiendo a su bordo 93 647 kilos de caucho, provenientes de la Sociedad Fitzcarrald y Compañía, que trabaja en el río Madre de Dios. El 11 del mes en curso zarpó el *Herman* de Mishagua y el 16 fondeó en este puerto sin novedad y con sólo 84 horas 15 minutos de navegación efectiva. No dejará US. de penetrar la importancia del viaje verificado por el *Herman*, vapor de 130 toneladas de registro y con un calado de cinco pies, término medio de carga, hasta el puerto de Mishagua en el río Urubamba. El comercio ha obtenido una victoria; se abre un campo mayor para sus operaciones mercantiles, habiendo ya importado del Madre de Dios, por el Urubamba, en el viaje del *Herman* doscientos mil soles en mercaderías y el cargamento traído es de ciento veinte mil soles, quedando lista otra cantidad de goma elástica mayor que la recibida. El brillante resultado obtenido por el vapor *Herman*, dará lugar a que expediciones en otros buques se lleven a cabo y que, asimismo, se establezca una corriente de civilización y de comercio para aquellas regiones salvajes en beneficio de aquel y del erario nacional". En síntesis, pues, la vía fluvial estuvo comprendida entre Iquitos y las comarcas y puertos o barracas que tenían acceso al Marañón, Ucayali, Napo, Yavarí, Putumayo, Alto Yurúa, Alto Purús y Madre de Dios (que se comunicaba por los varaderos del Ucayali[25]. Las embarcaciones –de acuerdo siempre a lo dicho por nuestro testigo– que traficaban en los ríos peruanos, eran:

Bandera brasileña

- *Bermúdez*, armador Mouraille-Hernández y Cía.; 96 toneladas de registro
- *Rio Negro*, armador id.; 49 toneladas
- *Curaca*, armador id.; 6 toneladas
- *Yurimaguas*, armador Morey y Águila; 20 toneladas

- *Santo Tomás*, armador id.; 5 toneladas
- *Carlos*, armador Dávila y Hnos.; 85 toneladas
- *Yankee*, armador id.; 18 toneladas
- *Mayo*, armador Luis A. Texeira; 40 toneladas
- *Loreto*, armador Amador Joaquín Brito; 13 toneladas

Bandera peruana

- *Herman*, armador Welche y Cía.; 167 toneladas
- *Lanza*, armador id.; 44 toneladas
- *Rita*, armador id.; 8 toneladas
- *Contamana*, armador id.; 8 toneladas
- *Iquitos*, armador Abel Linares; 34 toneladas
- *Onza*, armador Guillermo Souza; 28 toneladas
- *Río Tigre*, armador Anselmo del Águila; 20 toneladas
- *Samiria*, armador Manuel Reátegui; 13 toneladas
- *Mosca*, armador id.; 1 tonelada
- *Yaquerana*, armador Antonio Saavedra; 19 toneladas
- *Perla*, armador Andrade y Hno.; 4 toneladas
- *Sara*, armador Demetrio Torres; 14 toneladas

Cabe anotar –tal como lo advirtió en 1902 Mavila en su magnífico estudio citado– que las lanchas nacionales (en número aproximado de 40) estaban exclusivamente dedicadas al servicio comercial de las casas o empresas particulares, las cuales tenían así "monopolizado todo el comercio de los ríos e imponían la ley al pequeño comerciante". Las pequeñas embarcaciones a vapor, corrientemente, remolcaban albarengas (especie de chatas) llenas de mercaderías. Además –puntualiza Mavila– se usaban naves primitivas como la balsa, canoa, montería y batelón.

Comentando la escasa protección del gobierno a las naves con bandera peruana que se dedicaban al servicio de cabotaje, tratando, por otro lado, de explicar sus causas para hallar la solución más idónea, Mavila expresaba enérgica y realísticamente: "El Perú, por una ley del Estado, declaró todos nuestros ríos navegables accesibles a todas las banderas del mundo; mientras tanto Brasil, más provisor que nosotros, limitó esta generosa concesión al Amazonas, reservándose la navegación en los afluentes para la bandera nacional. Ahora bien, la mayor parte de las casas comerciales de Iquitos tienen propiedades e intereses en esos afluentes brasileños y necesitan lanchas a vapor para atender dichos intereses, donde resulta el fenómeno curioso de que esas lanchas pertenecientes a casas peruanas y adquiridas con capitales peruanos tienen que ir a matricularse en Brasil. Igual obligación se impone a las casas

que tienen propiedades en el Alto Purús, es decir en territorio netamente peruano, pero al cual no se puede llegar en lanchas sino remontando la parte brasileña de esos ríos. En cambio, las casas brasileñas de Manaos o del Pará no necesitan tomarse este trabajo, pues su bandera trafica, amparada por nuestras leyes, hasta en el más insignificante de nuestros ríos navegables. La acción del Gobierno, debe, pues, tender a hacer desaparecer este inconveniente, recomendando a nuestros diplomáticos en el Brasil que sean infatigables hasta obtener la libre navegación de nuestra bandera por los afluentes del Amazonas brasileño, o suspendiendo, si esto no pudiera obtenerse, la libertad de que gozan actualmente las banderas de todas las naciones de todas las naciones para traficar en todos nuestros ríos, reservando este derecho tan solo para nuestra bandera, con lo que favoreceríamos grandemente el desarrollo de nuestra marina fluvial"[26].

La cita resulta por lo demás elocuente como para tener una idea exacta de lo desamparado que estuvo el tráfico mercantil servido por las embarcaciones con bandera nacional[27]. La legislación misma, lamentablemente, así lo favorecía. En el *Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías* vigente en la época que nos describe Mavila, no existía disposición alguna que prescribiese, por ejemplo, que los capitanes o patrones de las embarcaciones nacionales deberían ser precisamente peruanos; su artículo 333 solo exigía "que la tripulación de los buques mercantes nacionales se componga de una quinta parte de individuos nacidos en el mismo territorio o nacionalizados". Así lo confirmó más tarde la resolución de 27 de enero de 1904 que disponía: "Los capitanes, pilotos, contramaestres y patrones de los buques con bandera peruana que navegan en el río Amazonas y sus afluentes pueden ser extranjeros. El comercio de cabotaje en los expresados ríos pueden hacerlo las embarcaciones brasileñas con sujeción a los de la materia". Esta disposición fue derogada por otra resolución de 14 de junio del mismo año. (Ver cuadros en la siguiente página).

El flete que se cobraba entre Iquitos y los diversos puertos de acceso, variaba de acuerdo, a la distancia y al tipo de mercadería. En los primeros años, era el siguiente: entre Iquitos y Puerto Bermúdez 4 soles por quintal de mercadería; el pasaje a razón de 25 soles por persona y el ganado a 10 soles por cabeza (siempre que fuera por remolque de balsa). Entre Iquitos y Masisea el pasaje ascendía a 20 soles por persona; y entre Masisea y Puerto Bermúdez 5 soles, no ofreciéndose alimentación[28]. El mismo

Comercio de Cabotaje

Razón del número de bultos, kilos y valor en plaza de la goma elástica y otros productos nacionales entrados a Iquitos, procedentes del río Amazonas y sus afluentes durante el año de 1905(1)

Meses	Número de bultos	Kilos de gomas	Valor en plaza de las gomas £p.		Kilos de los otros productos £p.	Valor en plaza de los otros productos £p.		Suma total de kilos	Suma total de valores £p.	
Enero	13 905	255 934	85 413	800	172 419	18 546	200	428 344	103 960	...
Febrero.....										
Marzo.....										
Abril.....	24 468	302 781	88 107	680	346 249	53 797	720	649 030	141 905	400
Mayo.....										
Junio.....	8 878	199 289	64 526	880	77 784	3 765	990	277 073	68 292	870
Julio.....										
Agosto.....										
Setiembre..	33 536	580 108	225 293	250	455 901	34 484	350	1 036 009	259 777	600
Octubre....										
Noviembre..	23 938	509 721	196 311	350	300 866	14 926	550	810 587	211 237	900
Diciembre..										
Totales.....	104 725	1 847 833	659 652	960	1 353 210	125 530	810	3 201 043	785 173	770

(1) La goma que viene en las lanchas en bolas y a granel se ha considerado a 46 kilos por bulto.

Razón del número de bultos, kilos y valor en plaza de las mercaderías salidas de Iquitos con destino al río Amazonas y sus a fluentes durante el año de 1905

Meses	Número de bultos	Número de kilos	Valor en plaza £p.	
Enero	13 122	418 029	30 718	952
Febrero.....	11 597	395 283	30 924	495
Marzo.....	12 637	415 883	29 740	573
Abril.....	20 695	570 569	39 415	797
Mayo.....	14 432	451 026	28 492	131
Junio.....	13 991	448 585	34 533	625
Julio.....	17 509	534 848	38 408	543
Agosto.....	15 110	489 720	33 407	750
Setiembre..	13 287	473 530	30 290	935
Octubre....	15 229	515 865	32 879	189
Noviembre..	18 818	617 495	44 522	079
Diciembre..	11 473	340 472	24 964	545
Totales.....	177 900	5 671 305	398 278	614

Nota.- Este cuadro y los anteriores, han sido proporcionados por la Oficina de Estadística de la Aduana de Iquitos.
Fuente: Fuentes, Hildebrando...*Loreto*..., p.269.

informante nos proporciona un dato muy valioso con respecto a los precios de los principales artículos en Iquitos por esa época:

Café	50 centavos la libra
Azúcar	id. id.
Aguardiente	un sol la botella
Gallinas	un sol cada una
Papas	tres soles la arroba
Carne de res	50 centavos la libra
Reses	cien soles cada una
Botines	veinte soles, par
Botas	cincuenta soles, par
Vino	tres soles la botella
Chanchos	cien soles cada uno
Manteca	50 centavos la libra
Cigarros del país	40 centavos la cajetilla
Paiche	cien soles el ciento de lonjas

En 1903 –según datos proporcionados por la Comandancia de Milicias Navales– el número de embarcaciones nacionales que hacía el servicio de cabotaje en el Amazonas y sus afluentes ascendía a 27[29]. En 1905 –según datos del *Anuario de Iquitos* que recoge Rosendo Melo– habían matriculados en ese apostadero 33 vaporcitos con 64 toneladas, más el *Samango* de 120, el *Amazonas* y *Yurimaguas* de más de 80, el *Huallaga* de 72, el *Itecuachi* de 664, el *Augusta* de 53, etc.

Antes de cerrar estas líneas, queremos referirnos muy brevemente al oriundo de Loreto en su ligamen con la actividad fluvial (tráfico y pesca básicamente). Así como en la costa el hombre de Sechura, Paita, Huanchaco, Pisco o Mollendo siempre se ha caracterizado por su excelente predisposición y brillantes cualidades por las faenas del mar, en la selva indiscutiblemente esta calificación ha correspondido al loretano. Desde pequeño, la vida de este regnícola está vinculada al río; su adolescencia y su juventud transcurren en contacto con gente cuajada en estos menesteres; su madurez y ancianidad las viven en armonía con lo que ofrece el río. "El loretano desde que nace –dice Mavila– va al río. De niño sus juegos y entretenimientos se relacionan todos con la navegación; los padres tallan para sus hijos canoas en miniaturas con todos sus accesorios, para que, a la vez se distraigan, aprendan el manejo de ellas por medio de este simulacro. De los 14 a 15 años se da de alta como ayudante o aprendiz, y comienza a navegar en los ríos, hasta hacerse "práctico"; se puede decir que a los veinte años ha recorrido todos los ríos del departamento, convirtiéndose en un marinero

de gran pericia". El conocimiento de los ríos; destreza en el manejo de las naves y el coraje puesto a prueba en múltiples circunstancias, hicieron del loretano un elemento de suma valía en la navegación, exploración y estudio de esa gran e ignota región de nuestro país.

Finalmente, acerca de la aduana y el muelle de Iquitos en aquella época, la información recogida por Palacios (1991) señala lo siguiente. La creación de la aduana de Iquitos data de aquellos años de inestabilidad política y administrativa que vivió Loreto al inicio de la década de 1880 y que coincidió con la etapa aquella en que las autoridades allí destacadas asumían de hecho la absoluta potestad del Poder Público. En estas circunstancias, por decreto prefectural de 2 de mayo de 1881, expedido por la máxima autoridad del departamento de Loreto, David Arévalo Villacís, se creó la aduana de este puerto. Sin embargo –puntualiza Basadre (2005)– su cumplimiento se hizo imposible por la resistencia de los comerciantes e industriales acostumbrados a la plena libertad comercial y al pago de los gastos de la administración pública mediante contingentes de dinero enviados desde la capital. Al año siguiente, el contralmirante Lizardo Montero (presidente de la República) nombró, como prefecto y comandante general del departamento al coronel Tadeo Terry; este funcionario al igual que su antecesor se encontró huérfano de los recursos fiscales que facilitasen su labor. Impulsado por esta situación y por el ánimo de restablecer el principio de autoridad, expidió el decreto de 5 de agosto de 1882 creando nuevamente la Aduana de Iquitos. El texto de tan importante como contradictorio dispositivo, dice así:

"Considerando:

1° Que es notorio que en épocas no lejanas el supremo gobierno atendía a los servicios de la administración de los departamentos de la República porque sus abundantes rentas se lo permitían;

2° Que Chile nos ha declarado una guerra de exterminio y arrebatamiento además de nuestras rentas provinciales consistentes en el guano y el salitre para llenar sus repugnantes fines;

3° Que en las aflictivas circunstancias que atraviesa la patria, es indispensable recurrir al sistema que las leyes universales acuerdan a los estados para crear y proporcionar rentas para su sostenimiento por medio de los derechos de aduana impuestos a las mercaderías de importación y exportación;

4° Que tenemos tratados comerciales vigentes con los estados limítrofes, que es preciso respetar por deber y armonía con el pensamiento de S. E. el Presidente de la República;

Decreto:

Art. 1°.- Se declara establecida la aduana, desde la fecha, en el puerto principal y central de Iquitos, en consonancia al decreto prefectural de 22 de mayo de 1881 en que se acuerda los términos convenientes al comercio nacional y extranjero, el que ha propasado con exceso.

Art. 2°.- El personal de los empleados para el servicio de la aduana será designado oportunamente por decreto especial.
Art. 3°.- Se aprueba y se pone en vigencia el arancel prudencial y equitativo de aforos, propuestos por la comisión nombrada *ad hoc*, y compuesta de los señores Marcial A. Pinón, Carlos Maouraille, Abraham Medina, José Jesús Reátegui, Demetrio Rossi y F. Enrique Espinar, con muy pequeñas y sustanciales modificaciones. Dicho arancel se fijará en los lugares públicos para que no se alegue ignorancia.
Art. 4°.- Los derechos de importancia y exportación se efectuarán en soles de plata o en libras esterlinas, a razón de cinco soles cada libra o su equivalente en billetes del Imperio del Brasil al cambio de las cotizaciones en el Pará.
Art. 5.- Los aforos se aplicarán al costo de facturas y los interesados presentarán al Administrador la factura original y una copia, las que serán consideradas como manifiesto por menor, uniéndose una a la póliza de despacho y la original firmada por el Administrador, se devolverá al interesado con la constancia de haber pagado los derechos.
Art. 6.- Si las facturas fuesen alteradas en los precios de costo, si resultasen falsificadas y si se encontrasen diferentes mercaderías de las manifestadas, se declararán en comiso a beneficio del fisco o de los denunciantes si así sucediese, previo el pago de los derechos dobles.
Art. 7.- Los bultos que se despachen de esta aduana serán abiertos para su reconocimiento, y los que estuviesen de tránsito a Yurimaguas o puertos intermedios habilitados, satisfarán en esta aduana los derechos correspondientes, con sujeción al manifiesto por menor que representan las facturas que los interesados están obligados a presentar para su despacho, cuya factura duplicada se entregará al guarda movible que debe marchar en la nave para que en el punto de su destino practique el reconocimiento, y después de sentarla constancia del resultado, devuelva al administrador para los efectos a que hubiere lugar.
Art. 8.- A los agentes o interesados que se les sorprenda en algún fraude al tiempo del despacho, se les aplicará una multa de 200 a 400 soles, a juicio del Administrador, y se les declarará inhábiles para practicar despachos en la aduana, sin perjuicio de someterlos a juicio ordinario para que sufran la pena designada por la ley, por defraudación o cualquier otro delito que pudiera resultar.
Art. 9.- Se declara la igualdad de banderas para la navegación fluvial en las aguas comprendidas en toda la extensión del territorio peruano; y los buques extranjeros amigos y neutrales, podrán hacer el cabotaje con las mismas prerrogativas que se acuerden a los nacionales, con tal de someterse a las prescripciones de los reglamentos interiores y prohibiciones que se pondrán en vigencia.
Art. 10.- Los buques, sea cual fuese su bandera y procedencia podrán entrar y anclar en los puertos y caletas no habilitadas, a fin de proveerse de combustible para su navegación, pero le es prohibido desembarcar carga alguna, que no está despachada por la aduana y en caso contrario, caerán en decomiso las mercaderías sorprendidas y el buque infractor.
Art. 11.- Los capitanes de las naves en tránsito concederán pasaje libre y de primera clase a los empleados de la aduana que el administrador designe, para que vigilen por las seguridades de la renta.
Art. 12.- Los reglamentos para el despacho interior, depósitos, tarifa de

> aforos y todo lo concerniente a la buena organización de la aduana, se dictarán oportunamente por decretos especiales.
> Art. 13.- Las producciones y manufacturas del Imperio del Brasil se declaran libres de todo impuesto, acatando con respeto los pactos ajustados por las dos altas personas S.M. el emperador del Brasil en protección a sus súbditos y S.E. el jefe de Estado por los suyos"[30].

En esta oportunidad las reglas de juego fueron claramente establecidas. Se dio un reglamento interior y se señaló una tarifa de derechos de importación y de exportación. Fue nombrado el personal de la aduana que incluía tres guardias móviles destinados a viajar a borde de las embarcaciones para ejercer la vigilancia de la mercadería. El administrador –afirma Basadre (2005)– venía a ser un verdadero fiscal del departamento.

Este conjunto de medidas despertó malestar y desconocimiento entre los hombres de negocios de la zona, llegando a su máxima expresión a fines de 1883 en que una asonada popular destituyó al tenaz e impertérrito prefecto. El 1° de abril de 1884 el gobierno decidió la supresión de la mencionada aduana; pero David Arévalo, que de nuevo ocupaba la prefectura, la restableció treinta días después, con sujeción "a los aranceles y tarifas de la Aduana del Callao"[31]. En los años subsiguientes, una serie de normas y disposiciones especiales modificaron el contenido de las leyes de tarifas aduaneras, con el propósito permanente de contribuir al desarrollo y bienestar del departamento.

El 4 de noviembre de 1891, el diario *El Comercio* daba cuenta de la Resolución Suprema en que se disponía que el embarque de artículos de nuestros puertos del Amazonas, tanto para la exportación como para el cabotaje, se hiciese previo permiso de las aduanas respectivas, otorgando una "póliza con los requisitos exigidos en la resolución del 18 de abril del mismo año".

Por falta de estudios serios y definitivos para la ejecución de las obras, la administración de López de Romaña resolvió aprobar la resolución de 28 de noviembre de 1899 (recomendada por el comisionado especial del Gobierno en Loreto) declarando inaceptable la construcción de un muelle y aduana en el puerto de Iquitos. Sin embargo, dos años después, el 22 de junio, el mismo gobierno –como ya se mencionó líneas arriba– contrató con la *Booth y Cía.* la construcción del muelle y del edificio para la aduana, todo lo cual se inauguró el 23 de setiembre de 1903. La aduana –según testimonio del ex prefecto Hildebrando Fuentes– era un "edificio hermoso, aseado y con amplia luz"; aunque estrecho para el activo despacho a que estaba sometido el puerto. Poseía almacenes tanto para el movimiento de importación y exportación, como para el de cabotaje[32]. "Los almacenes –refiere dicha autoridad– son todos de calamina con ventiladores insuficientes. Como es tan fuerte el calor

de Iquitos, esos almacenes se caldean de tal manera que, de 12 m. a 2 p.m., es imposible estar en ellos y de 2 a 4 p.m. la permanencia es mortificante y hasta peligrosa. Empleado he visto, que por el exceso de calor en el almacén en que despachaba, le brotó sangre por la nariz y los oídos…". En este año de 1903, once casas inglesas exportadoras presentaron a la primera autoridad una queja contra los procedimientos de la mencionada aduana[33]. En el edificio de la aduana también funcionaba el resguardo, aunque "no tiene sino una mesa grande para atender a todo el movimiento que le corresponde".

De acuerdo, al testimonio varias veces citado de Samuel Palacios y Mendiburu, las sumas recaudadas, como derechos de importación, por la aduana de Iquitos entre 1884 y 1889 fueron:

1884	S/.24 783,05
1885	17 969,48
1886	38 482,85
1887	73 935,86
1888	54 373,26
1889	9 774,04

Bajo una cobertura más amplia, el mencionado ex prefecto Hildebrando Fuentes, consigna como producto de las aduanas de Loreto el cuadro siguiente:

Años	Cantidades	Documentos de referencia
1882	S/. 22 175,64	
1883	18 800,22	
1884	55 690,74	
1885	53 652,32	
1886	61 412,17	Memoria de Hacienda de 1891
1887	115 483,61	" "
1888	102 592,21	" "
1889	88 340,37	" "
1890	150 704,35	" " 1892
1891	190 291,50	" "
1892	184 029,11	" " 1897
1893	165 178,00	" "
1894	235 738,95	" "
1895	175 307,94	" "
1896	322 953,65	" "
1897	390 796,88	" " 1898
1898	341 891,47	" " 1899
1899	398 218,00	" " 1900
1900	Lp. 59 050,5,38	" " 1901
1901	34 588,6,87	1902
1902	60 670,2,09	1903
1903	62 304,2,35	1904
1904	128 887,3,48	1905

Con respecto al muelle de Iquitos, por mucho tiempo su servicio fue limitado e insuficiente. Recién a comienzos del siglo XX el nuevo muelle brindó ciertas comodidades a los navegantes nacionales y extranjeros. "No existe muelle, ni explanada, ni algo parecido a un desembarcadero: los vapores atracan a lo largo de una orilla desde la cual empieza un barranco alto y profundamente accidentado por la acción de las lluvias. Cuando llueve, todo aquello se convierte en un horrible lodazal. Dicho barranco no tendrá una altura mayor de diez metros, y para el acarreo de la carga, que viene y sale en los vapores, se ha formado un frente en la Factoría del Estado, un terraplén cuya gradiente es de treinta por ciento, y por el cual corren, sobre rieles, los carros que suben y bajan las mercaderías"[34].

Hemos visto ya cómo el gobierno de López de Romaña, en base a lo informado por su Comisionado Especial, Joaquín Capelo, desestimó la construcción de un muelle a fines del siglo XIX en el puerto de Iquitos. No obstante, con fecha 3 de mayo de 1900, el mismo gobernante aprobó el contrato celebrado por dicho comisionado con Jorge von Hassel, para la construcción de un muelle metálico en ese lugar por la suma de 12 000 soles[35]. Con fecha 21 de agosto de 1902, el jefe de la Comandancia Principal de las Milicias Navales de Loreto, Eduardo Raygada, dirigió al director de Marina la siguiente comunicación informativa: "Tengo el agrado de comunicar a Ud. que el día 7 de julio se ha dado principio a la construcción del muelle flotante, que ha verificado la Booth y Cía. contratistas con el Supremo Gobierno; habiendo comenzado a llegar a este puerto, los materiales en el vapor *Napo* que arribó el 31 de mayo último, y consecutivamente en el *Yavarí* llegado el 5 del mes próximo pasado y *Huáscar* el 10 de los corrientes. Los trabajos se llevan a cabo con decidido empeño, razón por la que es de sentir en este despacho de que en breve tiempo el puerto de Iquitos habrá recibido una mejora de vital importancia".

El 23 de setiembre de 1903, como se ha dicho, fue inaugurado el muelle flotante por la *Booth y Cía*. el que se componía de dos partes: las torres con tres winches o pescantes (uno muy poderoso) y la plataforma. La primera parte –nos dice Fuentes– estaba enclavada en un barranco escarpado por cuya base corría el río con relativa fuerza. La segunda, o sea la plataforma, estaba formada de tanques de fierro sumergible con todos los accesorios indispensables para el servicio en los cuales "sobresale un bien combinado sistema de rieles para que corran los carros de carga y descarga. Es hermoso y animado el espectáculo cuando se aglomeran los barcos al costado del muelle y se convierte aquel

lugar en un tejido de cuerdas, en un bosque de mástiles y cuando así mezcladas flotan sobre el Amazonas las banderas de varias naciones amigas"[36].

El gobierno, por concesión especial derivada del contrato, permitió a la *Booth y Cía.* cobrar cuatro dólares por tonelada sobre todas las exportaciones; y por derecho de carga y descarga se fijó en dos dólares. El asunto de la tarifa de carga y descarga fue un problema que ocasionó más de una vez el enfrentamiento entre la empresa concesionaria del muelle y el comercio loretano. En marzo de 1900 consultando los intereses de ambas partes y con la aprobación del comercio e instituciones representativas de Iquitos, el prefecto Capelo dispuso:

1º Adoptar para la carga y descarga que se haga en el muelle, la tarifa de la propuesta de Schuler, que es la consiguiente:
Los embarques y desembarques se cobrarán por tonelada métrica o sea mil kilos en la carga de peso y un metro cúbico en la de medida, como sigue:

Embarques

Productos kilos nacionales y mercaderías de cabotaje:
Bultos de 1 a 499 kilos, a dos soles la tonelada
Id. de 500 a 999 kilos, cuatro soles *id.*
Id. de 1 000 a 2 000 *id.* ocho soles *id.*

Desembarques

Productos nacionales y mercadería de cabotaje:
Bultos de 1 a 499 kilos, a dos soles la tonelada
Bultos de 500 a 999 kilos, a cuatro soles la tonelada
Bultos de 1 000 a 2 000 kilos, a ocho soles la tonelada soles la tonelada.

Mercaderías extranjeras

Bultos de 1 a 499 kilos, a cuatro soles la tonelada
Bultos de 500 a 999 kilos, a ocho soles la tonelada
Bultos de 1 000 a 2 000 kilos, a dieciséis soles la tonelada
Por los bultos que excedan de 2 000 se cobrará a precios convencionales.

Específicos

Ganado vacuno por cabeza, dos soles
Ganado lanar y cabrío, cincuenta centavos
Ganado de cerda, por cabeza, cincuenta centavos
Ganado mular y caballar, por cabeza, un sol

2º El derecho de muellaje se cobrará a razón de un sol por tonelada que se embarque o desembarque por el muelle, estimándose el metro cúbico por valor de una tonelada para las cargas que se evalúen por volumen.

3º Para el movimiento de carga y descarga de los buques, que no hagan ese servicio por el muelle, regirá la tarifa que obra en este expediente propuesto por la Cámara de Comercio. Para la consecución de la carga de los almacenes fiscales a las casas comerciales respectivas, podrán estas celebrar libremente los arreglos que tuviesen a bien con el contratista de la factoría o con cualquiera otra persona capaz de hacer ese servicio, presentándoles siempre por la capitanía del puerto las facilidades necesarias con la cuadrilla de matriculados, que en la parte conveniente se destinará a ese objeto.

4º La Comandancia Principal de los Tercios Navales, procederá a completar las tarifas incluyendo el salario de los matriculados, y organizando el gremio con designación de sus deberes y demás conforme a sus atribuciones legales.

5º La comisión especial hará con el contratista de la factoría los arreglos necesarios para fijar sus obligaciones y derechos respecto del servicio de carga y descarga por el muelle, así como de la parte que corresponde a la administración sobre los percibos que se tengan conforme a las indicadas tarifas que se ponen en vigencia, y la parte que se ceda al contratista en remuneración de este servicio".

Hacia 1908, el varias veces citado Hildebrando Fuentes le atribuía a la aduana y al muelle de Iquitos, los siguientes defectos: Su poca capacidad: ni uno ni otro son bastantes para las exigencias del comercio iquiteño, ni para el inmenso movimiento que va tomando en su triple aspecto de exportación, importación y cabotaje; el calor de los almacenes; la relativa falta de solidez de las torres del muelle; lo inapropiado y hasta peligroso del lugar en que se ha construido, a causa de la gran corriente que por allí pasa; la estrechez de las oficinas de la aduana y muy específicamente del lugar en que funciona la capitanía; la absoluta falta de una oficina de resguardo. A pesar de todo lo expuesto hay que declarar que ambos departamentos realizan en lo que les es posible su misión, y que han contribuido al progreso de Iquitos, colocándolo a la altura que se merece, por mil títulos respetables.

Hasta aquí pues, el panorama del puerto de Iquitos al final de la centuria decimonónica y el advenimiento del nuevo siglo. En los años siguientes (incluyendo el Oncenio de Leguía), su importancia amenguó en la medida que colapsó la economía cauchera y el tráfico comercial en general (movimiento de exportación e importación) decayó ostensiblemente. A esto habría que agregar la displicencia o el desinterés del Gobierno Central por si situación. Resulta curioso, por ejemplo, constatar que en los *Mensajes* presidenciales de

esos años no se hallan referencias, noticias o preocupaciones de los mandatarios acerca del destino del departamento de Loreto en general y de la ciudad de Iquitos en particular (con su otrora dinámico puerto). Lo mismo ocurre con las *Memorias* anuales de los ministros correspondientes. Por otro lado, los estudios históricos no solo son escasos al respecto, sino que adolecen de información relevante sobre el indicado puerto. No obstante, estas carencias o ausencias, a continuación, consignamos algunos datos referidos a nuestro tema y que han sido tomados, principalmente, de las *Memorias de Marina* y de la publicación *Legislación Naval…* del comandante León Garaycochea.

A comienzos de agosto de 1921 (para ser más exactos el viernes 5), cuando aún se vivía en Lima, en los rezagos de la fastuosa celebración del Centenario de la Independencia Nacional, estalló en Iquitos una sublevación militar encabezada por el capitán Guillermo Cervantes[37]. Contó con el apoyo decidido del coronel Teobaldo González que, para ese efecto, viajó de Guayaquil a donde se hallaba deportado por el régimen de la "Patria Nueva". El propósito de este levantamiento (que examinaremos en el tercer volumen cuando se hable del quehacer de la Marina en la selva) no solo obedecía a razones de carácter político extra local (rechazo al gobierno), sino también a otras vinculadas a la corrupción y a los abusos cometidos por las autoridades locales, como "el enriquecimiento de funcionarios civiles y militares a costa de las tropas de la región". En su petitorio público mencionó nombres y enumeró casos concretos "de explotación en lo referente a los alimentos, el vestuario y las propinas de los soldados". En sus correrías los sublevados se apoderaron de una fuerte suma de dinero (13 306 libras esterlinas de oro) del Banco del Perú y Londres y, posteriormente, emitieron cheques circulares de difusión obligatoria. Además, tomaron posesión de los pueblos y de la red fluvial de Loreto. La campaña militar, que duró poco más de cuatro meses tuvo como epicentro la zona selvática, pues no se encontró acogida ni emulación en el resto del territorio. Al final, los dos cabecillas (asediados por las fuerzas del orden enviadas desde Lima) se refugiaron en el Ecuador.

A raíz de esta insurrección, el Gobierno Central (entre otras medidas) optó por el aislamiento de la región, principalmente del puerto de Iquitos y de los puertos circundantes suspendiéndose "el comercio y toda comunicación postal y radiográfica, así nacional como internacional". En efecto, por Decreto Supremo de 18 de agosto de 1921 dicho puerto y todos los demás del Departamento Fluvial de Loreto fueron clausurados momentáneamente "en vista de la situación grave y tensa por la que atraviesa esa parte del país".

Aquí el texto del referido decreto:

"El Presidente de la República
Por cuanto conviene a las presentes circunstancias:
Decreta:
Clausúrese el comercio y a toda comunicación, así nacional como internacional, el puerto de Iquitos, y todos los demás del Departamento Fluvial de Loreto.
El Ministro de Marina queda encargado del cumplimiento del presente decreto y de hacerlo publicar y circular.
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diez y ocho días del mes de agosto de 1921.

A. B. LEGUÍA
R. VALLE RIESTRA".

Desaparecidas las causales que motivaron dicha disposición –señalaba el ministro de Marina en su *Memoria* de 1922– fueron abiertos a la navegación los indicados puertos por Decretos Supremo de 14 de enero de expresado año, "nombrándose desde esa fecha oficiales de Marina para reorganizar y colocar en condiciones de eficiencia las fuerzas navales que constituyen la Flotilla de Guerra". Aquí el texto del decreto en mención:

"El Presidente de la República
Por cuanto:
Con la ocupación de la ciudad de Iquitos por las tropas del orden, han desaparecido las causales en que se fundó el Decreto Supremo de 18 de agosto último;
Decreta:
Artículo Único.- Ábrese nuevamente al tráfico el puerto fluvial de Iquitos; restablécese, con el mismo, la comunicación, así postal como radiográfica.
El Ministerio de Marina queda encargado del cumplimiento de este Decreto.
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los catorce días del mes enero de 1922.

A. B. LEGUÍA
R. VALLE RIESTRA"[38].

En este año 1922, el Ministerio de Marina consideró una necesidad prioritaria la reorganización del Departamento de Marina de Loreto. En tal sentido, las dependencias del ramo quedaron constituidas por dos comandos independientes. El dispositivo correspondiente estableció lo siguiente:

1º La Flotilla de Loreto estará compuesta por las lanchas *América*, *Iquitos* y *Cahuapanas*, así como cualquier otra que de tiempo en tiempo se le asigne.
2º La Capitanía de Iquitos estará sometida a las mismas leyes y reglamentos que rigen a las demás Capitanías de los puertos mayores.

3º Tanto la Flotilla de Loreto como la Capitanía de Iquitos dependerán directamente del Ministerio de Marina (*Memoria de Marina*, 1922). Con fecha 2 de setiembre de 1924, se instaló el alumbrado eléctrico en la Capitanía de Iquitos. Aquí el texto del dispositivo:

"Lima, 2 de setiembre de 1924
Autorizase a la Tesorería Fiscal de Loreto a abonar a la Empresa Eléctrica Ltda. de Iquitos, la cantidad de siete libras peruanas, quince milésimos (Lp. 7,0,15) por instalación de luz en la Capitanía; aplicándose el egreso a la partida Nº 58 del Presupuesto vigente.
Comuníquese y regístrese.
Rúbrica del Presidente de la República.

CASANAVE".

Al año siguiente (15 de julio de 1925), el gobierno aprobó el otorgamiento de la denominada "gratificación de montaña" para todos aquellos que prestaran servicios efectivos, a razón de Lp. 12,0,00 por jefe y de 5,0,00 para oficiales. Por otro lado –señala el comandante Fernando Romero (1983)– el Departamento Fluvial de Loreto durante esta época fue visitado por connotados personajes. Por ejemplo, el embajador de los Estados Unidos de Norteamérica estuvo por esos lares acompañado de varios funcionarios diplomáticos de su país, "siendo atendido por el personal de jefes y oficiales de Marina allí establecidos". Igualmente, se dio toda clase de facilidades al general Pellegrin, Inspector General del Ejército. El sabio sueco, doctor Douglas de la Universidad de Upsala, recorrió durante varias semanas esos alejados parajes. Los miembros del renombrado Instituto Carnegie visitaron la región con la finalidad de realizar "estudios sobre la variación magnética del lugar". Igual hizo la misión científica estadounidense que estudiaba el caucho.

Según se lee en la *Memoria de Marina* de los años 1928-1929 (casi al final del Oncenio), por entonces la Capitanía de Iquitos "no estaba en armonía con las múltiples necesidades del servicio". Para subsanar ese inconveniente se nombró 8 sargentos de playa entre los particulares que habitaban las orillas del Amazonas, desde la boca del Itaya hasta el caserío de Punchana, "abarcando así el radio urbano de la población que mira al río madre". Los citados sargentos comunicaban diariamente a la Capitanía las novedades ocurridas en sus respectivas jurisdicciones, "haciéndolo en el término de la distancia cuando se trata de asuntos importantes". También estaban obligados a cuidar las embarcaciones de pesca y similares a su cargo. Asimismo –continúa nuestra fuente– se nombraron sargentos de playa "para cuidar los criaderos de

charapas (tortugas) y velar por la conservación de los huevos, de las mismas". Terminaba diciendo: "Todas estas disposiciones ha sido necesario adoptarlas en virtud de que el personal con que cuenta la Flotilla de Guerra es muy reducido, y por lo tanto no es posible distraer el personal de ella en las labores como las que se ha señalado a los sargentos de playa". Finalmente, hay que señalar que en 1930 el muelle del puerto de Iquitos pasó a poder del Estado; al año siguiente, la Administración de la Aduana de Iquitos tomó posesión de él (Flórez Nohesell, 1986).

B. LOS OTROS PUERTOS FLUVIALES DE LA AMAZONÍA

Hacia 1928 –según el *Almanaque de El Comercio* de ese año– operaban en la vasta región selvática diversos puertos. Pero, sin duda alguna, de todos ellos el de Iquitos era –como ya se manifestó en el acápite anterior– el más concurrido, moderno e importante. En este sentido, pueden enumerarse, entre otros, los siguientes puertos con su correspondiente ubicación geográfica: Iquitos, Leticia, Caballococha, Tabatinga y Pebas en el río Amazonas; Nauta, Parinari, Barranca, Limón y Borja en el Marañón; Yurimaguas en el Huallaga; Contamana, Cumaria, Masisea y Pucallpa en el Ucayali; Bermúdez en el Pichis; Candamo y Maldonado en el Madre de Dios. En todos ellos –señala Óscar Miró Quesada en su libro *Elementos de Geografía Científica del Perú* (1919)– arribaban buques, vapores pequeños, lanchas, canoas y balsas. El calado de las naves y lanchas que traficaban por los ríos navegables variaba desde 6 metros (máximo calado) hasta 60 centímetros (mínimo de calado); las canoas y balsas tenían calados inferiores.

Ciertamente, de todos los puertos indicados (sin incluir el de Iquitos) sobresalían tres que, con el transcurrir del tiempo, afianzaron su primacía: Pucallpa, Puerto Maldonado y Yurimaguas. Sobre el primero, hay que indicar que la localidad que le da su nombre (Pucallpa) está ubicado en la parte exterior de un recodo del río Ucayali. Al final de la década de 1920 contaba con una población de aproximadamente 4 000 personas. Sobre el segundo puerto, debe decirse que Puerto Maldonado (denominado así porque hasta ese lugar llegó el explorador Faustino Maldonado en la década de 1860), siempre constituyó el centro de la actividad fluvial en la sección peruana de la cuenca del Río Madre de Dios. Está ubicado en la margen derecha de este río, en la desembocadura del río Tambopata. Finalmente, sobre el tercer puerto, puede manifestarse que Yurimaguas está situado en el río Huallaga y es capital de la provincia de Alto Amazonas, en el

departamento de Loreto (categoría que ostentó a partir del 25 de octubre de 1908). El siguiente testimonio de José Bello Martínez describe la evolución del puerto:

> "Hace aproximadamente 70 años, en 1866, llegó a este puerto el primer barco significativo en cuanto tonelaje se refiere, fue el denominado *Samango* de aproximadamente 180 toneladas de registro perteneciente a una de las familias precursoras de la navegación en regular escala en los ríos de nuestra Amazonía, la familia Morey, quienes denominaron a esta forma a su embarcación merced a poseer un fundo llamado también Samango donde se elaboraba azúcar y aguardiente. El puerto de fondeó de esta embarcación se encontraba junto a la antigua y famosa librería La Loretana, una de las mejoras librerías de la Amazonía, en el año 1930. Posteriormente y a raíz del cambio de curso del río, este puerto de fondeo tuvo que ser cambiado, ubicándose en la desembocadura de la calle Garcilaso, hoy convertida en el pueblo joven José Olaya. En los años siguientes de nuevo tuvo que ser reubicado en lugares diferentes y en diferentes oportunidades. Casi al final del largo gobierno del señor Augusto B. Leguía, se colocó un muelle no flotante, que nunca fue puesto en uso por tener demasiada altura, inadecuada para las pequeñas embarcaciones que llegaban a este puerto, por lo que los pobladores lo utilizaban para poner a secar sus alimentos, tales como el paiche y otros tipos de pescado" (citado por Flórez Nohesell, 1986).

El 18 de agosto de 1920 el gobierno fijó las tarifas de portaje que abonarían las embarcaciones en el puerto de Yurimaguas. Aquí el texto:

"El Congreso Regional del Norte

Considerando:

Que son deficientes las rentas de que disfruta la provincia de Alto Amazonas para atender las necesidades del común y muy especialmente para las obras fiscales;

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º.– Toda embarcación que llegue al puerto de Yurimaguas procedente de otras provincias, pagará el arbitrio de portaje, con arreglo a las tasas siguientes:

a. Embarcaciones a vapor, mayores de 50 toneladas, S/. 5,00;
b. Embarcaciones a vapor o de tracción mecánica, menores de 50 toneladas, S/. 3,00
c. Batelones y balsas S/. 2,00
d. Canoas y monterías, S/. 1,00

Art. 2º.– Quedan incluidas en el artículo anterior las embarcaciones que directamente encosten a los vapores para descargar.

Art. 3º– El producto de este arbitrio se destinará exclusivamente a la construcción de puentes y desmontes del Malecón en la ciudad de Yurimaguas.

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

Dado en la sala de secciones del Congreso Regional del Norte, en Chiclayo, a los doce días del mes de julio de mil novecientos veinte.

A.G. Leguía S., Presidente del Congreso Regional del Norte

D. Acosta Cárdenas, Secretario del Congreso

Juan L. E. Armas, Secretario del Congreso
Al señor Presidente de la República
Lima, 18 de agosto de 1920
Tratándose simplemente en esta resolución de la creación de un arbitrio inter–local; cúmplase, regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.
Rúbrica del Presidente de la República.

FUCHS".

Dos años después (6 de noviembre) se estableció la Capitanía de Yurimaguas, desempeñando el capitán de puerto el capitán de corbeta Víctor Alejandro Ureña. El texto de la creación dice así:

"1º Créase la Capitanía del puerto de Yurimaguas, que será dotado con personal de la Armada.

2º Asignase a la Capitanía de Yurimaguas las siguientes cantidades que serán cargadas a las partidas 37 y 38, respectivamente, del Presupuesto vigente:

Arrendamiento del local…… Lp. 2,0,00

Gastos menudos y útiles de escritorio…..... L.p. 1,0,00*"*

Al respecto, el ministro de Marina en su *Memoria* de 1923 manifestó:

"Debiendo darse principio próximamente a los estudios del ferrocarril al Huallaga, ha sido necesario establecer un servicio adecuado de capitanía en el puerto fluvial de Yurimaguas, por lo que se expidió el Decreto Supremo de 6 de noviembre pasado, creando ese servicio y asegurándole las cantidades necesarias para su sostenimiento"[39].

Sin embargo, en setiembre de 1924 se derogó el decreto que ordenaba dotar dicha Capitanía con personal naval. Aquí el texto de supresión:

"El Presidente de la República
Considerando:
Que es innecesario, por ahora, el que la Capitanía del Puerto Fluvial de Yurimaguas tenga un personal especial, y estando a lo manifestado en el radiograma adjunto del Contralmirante C. H. Woodward, Jefe de la Misión Americana, en inspección en el Departamento de Loreto;
Decreta:

1º Suprímase la Capitanía del Puerto Fluvial de Yurimaguas, dotado con personal de la Armada.

2º El personal subalterno designado por Resolución Suprema de fecha 7 de enero del presente año, como dotación para esta Capitanía, pasará a prestar servicios en la Capitanía del Puerto de Iquitos.

3º El archivo y enseres pertenecientes a la Capitanía del Puerto de Yurimaguas, serán entregadas al Resguardo del indicado puerto, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Capitanías vigente, bajo riguroso inventario, del que se enviará una copia al Ministerio de Marina.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los 22 días del mes de setiembre de 1924.

A. B. LEGUÍA
O. G. CASANAVE".

Con fecha 24 de noviembre de 1926 (Ley N° 5564), se encargó al Concejo Provincial de Yurimaguas la ejecución de los trabajos de construcción de un desembarcadero y de un almacén para depositar mercaderías. El dispositivo dice así:

"El Presidente de la República
Por cuanto: El Congreso ha dado la ley siguiente:
El Congreso de la República Peruana
Ha dado la ley siguiente:
Art. 1º.– Consígnese en el Presupuesto General la suma de mil quinientas libras peruanas para la construcción de un desembarcadero y de un almacén para depositar las mercaderías y carga de tránsito en el puerto fluvial de Yurimaguas.
Art. 2º.– El Concejo Provincial de Yurimaguas queda encargado de la ejecución de los trabajos, de conformidad con la ley número 2714 y consujeción a la cantidad asignada en el Art. 1º.
Art. 3º.– Queda autorizado ese concejo, una vez terminada la obra, para cobrar un pequeño arbitrio de almacenaje, de conformidad con la tarifa que previamente dictará el Poder Ejecutivo y cuyo monto se invertirá en los gastos de conservación y reparación de las precitadas obras.
Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.
Dado en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima, a los diez días del mes de noviembre de mil novecientos veintiséis.
E. de la Piedra, Presidente del Senado.- Jesús M. Salazar, Presidente de la Cámara de Diputados.- Julio Revoredo, Senador Secretario.- Eduardo Escribens Correa, Diputado Secretario.
Al señor Presidente de la República
Por tanto: mando se imprima, publique, circule y se le de el debido cumplimiento.
Casa de Gobierno, en Lima, a los veinticuatro días del mes de noviembre de mil novecientos veintiséis.

A. B. LEGUÍA
M. G. MASÍAS".

2. EL COMERCIO FLUVIAL[40]

A. LA MARINA MERCANTE FLUVIAL

En la medida de sus posibilidades y de acuerdo al flujo comercial tanto interno como externo, puede decirse en términos generales que fue preocupación constante de las autoridades locales y de las navieras que operaban en nuestra Amazonía, optimizar el funcionamiento y el desarrollo de la marina mercante fluvial. Por ejemplo, durante nuestro periodo (1919-1930) se encaró seriamente su organización y control tratando establecer horarios fijos, rutas determinadas, seguridad comercial, cuidado de la carga, naves modernas y comodidad a los pasajeros. Simultáneamente, por esta época se aprobó el proyecto de

Reglamento que el jefe de la Flotilla Fluvial de Guerra había presentado en torno a los títulos, emolumentos, programa de exámenes, forma de pago y obligatoriedad de mantener aprendices por parte de los buques mercantes. Igualmente, fueron revisados títulos otorgados sobre la materia durante el breve y agitado periodo revolucionario del capitán Guillermo Cervantes (agosto 1921-enero 1922), y se dio asimilación militar a los prácticos de la expresada Flotilla. Asimismo, se ordenó que semestralmente fueran examinadas las embarcaciones mercantes para comprobar el estado de su casco y material (Romero, 1983).

Con fecha 31 de febrero de 1920, el flamante ministro de Marina, contralmirante Juan M. Ontaneda, se dirigió a la Cámara de Diputados elevando un proyecto de ley a fin de extender a las naves y embarcaciones menores que trafican en los ríos de la selva y lago Titicaca, las franquicias y protección acordadas por la ley de diciembre de 1903. Aquí el texto:

"Lima, 23 de febrero de 1920
Señores Secretarios de la Cámara de Diputados
Nº 35
La ley de 16 de diciembre de 1903, que concede franquicias y protección a la marina mercante nacional, se refiere a las naves y embarcaciones menores que se destinan a la pesca, transporte de carga o pasajeros, carguío de lastre u otros objetos en el litoral y no a las del lago Titicaca y ríos de la República.
Esta omisión de la ley ha dado lugar a que las últimas continúen pagándolos derechos fijados por la tarifa aprobada por el Supremo Gobierno el 28 de febrero de 1887, irrogando así serio perjuicio al desarrollo de la navegación en esas regiones y creando obstáculos al progreso de nuestros puertos fluviales, en particular, a los del departamento de Loreto.
Mi despacho juzga preciso poner remedio inmediato a tal situación, y, en tal virtud, con acuerdo del señor Presidente de la República, tengo el agrado de remitir a ustedes un proyecto de ley que hace extensivas a las naves que trafican en los ríos y lago Titicaca, las franquicias y protección acordadas por la mencionada ley de 1903.
El Gobierno confía en que el Poder Legislativo se servirá sancionar dicho proyecto, en vista de las razones que dejo expuestas.
Dios guarde a ustedes
Rubricado por el señor Presidente de la República

JUAN M. ONTANEDA"

El proyecto pasó a la Comisión de Marina integrada por Pedro Ruiz Bravo, Juan A. Delgado y Juan B. Cobián para su estudio y recomendación. El dictamen (aprobado sin debate) fue el siguiente:

"Comisión de Marina de la Cámara de Diputados
Señor:
El proyecto del Ejecutivo haciendo extensiva a las naves nacionales y a las embarcaciones que se destinan a la pesca, transporte de carga de

pasajeros, carguío de lastre u otros objetos, en los ríos y lago Titicaca, las franquicias y protección acordadas a la marina mercante nacional por la ley de 16 de diciembre de 1903 se funda en la consideración, desde luego, muy atendible, del perjuicio que sufran las naves y embarcaciones en referencia y con él la navegación de los ríos y lago Titicaca a causa de que ellas no gozan de las franquicias y protección dispensadas por la referida ley a la marina mercante.

No siendo justo que las referidas naves y embarcaciones que surcan nuestros ríos y lago Titicaca continúen pagando los derechos fijados por la tarifa aprobada por el Ejecutivo el 28 de febrero de 1887, se hace indispensable fomentar el desarrollo de la navegación suprimiendo los obstáculos que se oponen al progreso de nuestros puertos fluviales.

Como a ese fin tiende el proyecto del Ejecutivo que es materia de este dictamen la Comisión de Marina, concluye proponiendo que le prestéis vuestra aprobación.

Dese cuenta

Sala de la Comisión

Lima 1º de marzo de 1920

(Firmado)

P. RUIZ BRAVO.- J. A. DELGADO VIVANCO.-

JUAN B. COBIÁN".

Con esta aprobación, la Cámara de Diputados expidió la siguiente ley:

"Considerando:

Que la ley concediendo franquicias y protección a la marina mercante nacional, de fecha 6 de diciembre de 1903, solo comprende a las naves y embarcaciones menores que trafican en el litoral y no a las del lago Titicaca y ríos de la República;

Que, en consecuencia, estas últimas continúan pagando los derechos fijados en la tarifa aprobada por el Supremo Gobierno el 28 de febrero de 1887, con señalado perjuicio para el desarrollo de la navegación en esas regiones.

Ha dado la ley siguiente:

Hácese extensivas a las naves nacionales y a las embarcaciones menores que se destinan a la pesca, transporte de carga o pasajeros, carguío de lastre u otros objetos en los ríos y lago Titicaca, las franquicias y protección acordadas a la marina mercante nacional por la expresada ley de 16 de diciembre de 1903 y demás disposiciones vigentes[41]".

¿Y cuáles eran las principales compañías de navegación en la selva entonces? El comandante Flórez Nohesell (1986) ofrece la siguiente lista:

- Compañía Brasilera de Navegación del Amazonas
- Compañía Inglesa de Vapores
- The Amazon Sterm Navegation Company
- Empresa Inglesa Iquitos
- Empresa de Tráfico Madre de Dios
- Pequeñas empresas peruanas

En su edición del jueves 11 de marzo de 1922 (Nº 732, p. 5 733) la revista *Variedades* bajo el título de "La navegación a Iquitos", publicó una fotografía del moderno vapor *Presidente Leguía* de 8 660 toneladas de desplazamiento, adquirido por una empresa nacional para ser destinado al tráfico entre el Callao e Iquitos. La flamante nave fue bautizada en el Callao, siendo padrino el Presidente de la República. De inmediato salió al oriente con escala en los puertos de Huacho, Talara, Panamá, La Guaira, Pará y Manaos, conduciendo víveres, lanas, petróleo y kerosene; de regreso trajo maderas de construcción. La revista consigna los retratos de los armadores, señores Enrique Gaige y Joaquín Sevilla.

Con fecha 26 de noviembre de 1923, el gobierno conformó una Junta encargada de revisar los títulos de prácticos y maquinistas fluviales. Aquí el texto incluido en la *Memoria de Marina* correspondiente al año 1924:

1º Constitúyase una Junta compuesta del Capitán de Puerto de Iquitos, que la presidirá, el Jefe de la Flotilla Fluvial y un oficial de la Flotilla designado por este última.
2º Dicha Junta revisará todos los títulos de Patrones Prácticos y Maquinistas Fluviales para verificar si han sido expedidas de conformidad con la reglamentación vigente, aprobará los que se encuentren conformes y cancelará los que no lo están.
3º La Junta dará cuenta de sus procedimientos a la Dirección de Personal del Ministerio de Marina.
4º Terminada esta revisión, la Junta formulará un nuevo Reglamento de Patrones Prácticos y Maquinistas Fluviales que elevará al Ministerio para su respectiva aprobación.

El Decreto Supremo del 1º de marzo de 1926 aprobó y puso en vigencia el Reglamento para oficiales de cubierta y de máquinas de la marina mercante fluvial que laboraban en la región oriental. Este es el texto del amplio dispositivo:

"REGLAMENTO PARA OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE FLUVIAL DE LA REGION ORIENTAL DEL PERÚ

1.- La Dirección y manejo de los buques mercantes nacionales de la Región Fluvial, estará confiada a profesionales peruanos, los cuales constituyen la Oficialidad a bordo, no pudiendo ejercer sus funciones si carecen de título nacional correspondiente a la clase que desempeñan.

2.- Los títulos correspondientes a las denominaciones en que se clasifican los Oficiales de Marina Mercante Nacional de la Región Fluvial, sólo podrán obtenerse después del tiempo de embarque y previo el examen que en este Reglamento se establece.

3.- Los Oficiales que componen el personal de la Marina Mercante Nacional de la Región Fluvial, serán clasificados en la siguiente forma: Oficiales de Cubierta, Oficiales de Máquinas y Oficiales de Administración.

4.- Las disposiciones relativas a títulos de Oficiales, se refieren solamente a las categorías del personal técnico, o sea, a los de cubierta y máquinas.

5.- Los Oficiales de Cubierta y Máquina de la Marina Mercante Nacional de la Región Fluvial, serán clasificados en el orden que a continuación se expresa:

Cubierta

- Capitán de 1° clase, equivalente a Patrón de Cabotaje en la costa.
- Capitán de 2° clase, equivalente a Patrón de Cabotaje en la costa.
- Práctico, equivalente a Patrón Práctico en la costa.
- Contramaestre, equivalente a Contramaestre en la costa.
- Practicante de proa, equivalente a Pilotín en la costa.

Máquinas

- 1er. Maquinista Fluvial, equivalente a 3er. Maquinista en la costa.
- 2do. Maquinista fluvial, equivalente a Mecánico en la costa.
- 3er. Maquinista Fluvial, equivalente a Mecánico en la costa.
- Practicante de Máquinas, equivalente a Aprendiz de mecánico en la costa.

6.- Todos los títulos del personal técnico serán otorgados por el Estado Mayor General de Marina, previo informe de la Capitanía del Puerto de Iquitos, quien sólo podrá otorgar títulos provisionales, válidos solamente por seis meses, después que el candidato haya satisfecho las condiciones impuestas por el presente Reglamento.

7.- Además de los oficiales mencionados que constituyen la categoría del personal técnico, habrá otra categoría de Oficiales llamados de Administración, la cual estará constituida por los Primeros y Segundos Sobrecargos, todos los cuales estarán directamente a órdenes del Capitán de la nave y con subordinación respectiva según su correspondiente jerarquía.

8.- Para ser Patrón Práctico, Contramaestre y Maquinista de la Marina Mercante Nacional de la Región Fluvial es indispensable ser ciudadano peruano y llenar todos los demás requisitos que prescribe este Reglamento.

9.- La jerarquía entre el personal de cubierta, máquinas y administración estará sujeta a la asimilación siguiente:

Patrón de Primera clase a Primer Maquinista Fluvial.

Patrón de Segunda clase a Práctico, Segundo Maquinista Fluvial y Primer Sobrecargo.

Contramaestre a Tercer Maquinista Fluvial, Segundo Sobrecargo y Segundo Práctico.

10.- La precedencia dentro del personal embarcado será la siguiente:

a. Capitanes
b. Administración
c. Maquinistas
d. Prácticos

Dentro de las mismas jerarquías en cada una de estas clases, se tendrá en cuenta la antigüedad.

11.- Para optar cualquiera de los títulos a que se refieren los artículos anteriores, se requieren las condiciones siguientes:

a. Ser peruano de nacimiento o por adopción
b. Estar inscrito en el registro del Servicio Militar Obligatorio
c. Tener, cuando menos, la edad mínima que exige el presente Reglamento para obtener la clase que el candidato solicita.
d. Salir aprobado en un examen médico que constate su capacidad para la vida de a bordo.
e. Hablar el español y escribirlo legiblemente
f. Ser aprobado en el examen correspondiente de acuerdo con los programas vigentes.
g. No haber sido condenado a pena de cárcel por algún delito

Las tres primeras condiciones se comprobarán por la partida de bautismo o por la libreta del Servicio Militar Obligatorio, la cuarta por el certificado de cualquier médico de la localidad, pudiendo el Capitán de Puerto someter al candidato a un nuevo examen del médico titular de Iquitos, si es que hubiese duda sobre el estado de su salud, informe que prevalecerá sobre el primero; las demás condiciones se comprobarán ante el jurado en el momento del examen correspondiente.

12.- Para poder presentarse a examen con el objeto de adoptar cualquiera de los títulos mencionados, es necesario además de llenar las condiciones a que se refiere el artículo anterior, presentar una solicitud, acompañada de los comprobantes que se indican.

13.- Los títulos en que consta la capacidad del individuo para el desempeño de las funciones inherentes a cada una de

las categorías de Oficial, sólo serán expedidos por la oficina correspondiente, en vista del informe de la Comisión encargada del examen.

14.- El título indica la posición jerárquica y las funciones profesionales que el titulado puede desempeñar a bordo.

15.- Cada uno de los títulos de los Oficiales de Cubierta de la Marina Mercante Nacional de la Región Fluvial, faculta al que lo posee para poder desempeñar las funciones siguientes:

- Patrón de Primera Clase: para mandar cualquier buque de cualquier tonelaje en todos los ríos de la Región Fluvial.
- Patrón de Segunda Clase: para mandar buques hasta de cien toneladas en todos los ríos de la Región Fluvial.
- Práctico: para manejar cualquier buque de cualquier tonelaje en todos los ríos de la Región Fluvial.
- Contramaestre: para desempeñarse como tal a bordo de cualquier buque que navegue en los ríos de la Región Fluvial.

16.- Cada uno de los títulos del personal de Máquinas de la Marina Mercante Nacional, en la Región Fluvial, faculta al que lo posee para desempeñar las funciones siguientes:

- Primer Maquinista Fluvial: para tomar la dirección de las máquinas de cualquier nave que navegue en los ríos de la Región Fluvial.
- Segundo Maquinista Fluvial: para montar guardia en el departamento de máquinas de cualquier buque y para desempeñarse como Primer Maquinista en naves cuya potencia de máquinas sea menor de 200 caballos indicados, de los buques que navegan en los ríos de la Región Fluvial.

17.- Una vez aceptada la solicitud del recurrente, se procederá a examinar al candidato en la Capitanía de Puerto de Iquitos, ante una comisión compuesta del Capitán de Puerto de Iquitos y dos oficiales de la dotación de la Flotilla de Guerra, designados por el Jefe de esta Comisión que designará día y hora para el acto.

18.- El examen será oral y escrito. Para ambos, se seguirá el siguiente procedimiento.

Cuando menos un día antes de dar comienzo al examen de un postulante, el Capitán de Puerto ordenará al Oficial Miembro del Jurado y nombrado vigilante del examen, formular en una misma hoja de papel, un número de temas igual al doble de los que se desee resuelva al candidato. Estos temas serán entregados por el

Oficial vigilante del examen al Capitán de Puerto, quien marcará dentro de ellos el número de temas a resolver y los devolverá al Oficial vigilante el mismo día del examen, para sus efectos.

El candidato se proveerá de su propio peculio de papel corriente y lápiz para hacer su trabajo, el que desarrollará en la forma siguiente:

a. En el ángulo superior izquierdo de la página, escribirá su nombre y apellidos paterno y materno y en el superior derecho la fecha.
b. Escribirá inmediatamente al centro y unas cuantas líneas más abajo (tres) de dicha página, el nombre de la materia y luego las preguntas numeradas una a una, colocando esta numeración al centro de la página, con números romanos.
c. Escribirá inmediatamente después de cada pregunta, la respuesta, dejando una línea de intervalo.
d. Cada página será numerada en su parte central inferior,
e. Terminado el trabajo, lo firmará y entregará al Oficial vigilante.

La calificación será hecha por lo menos por dos miembros del Jurado.

19.- Las notas de calificación en cada materia estarán comprendidas entre cero y veinte, siendo la nota mínima para pasar 12.

20.- El candidato desaprobado en el examen reglamentario podrá dar nuevo examen de todas las materias después de seis meses de que fue desaprobado, sin necesidad de presentar nueva solicitud.

21.- El resultado del examen se elevará al Jefe de Estado Mayor General de Marina, Vía: Dirección del Personal.

22.- El Capitán de Puerto llevará un registro en el que conste la fecha de la expedición del título al Personal de Cubierta y de Máquinas, del que se formará un Escalafón en la misma forma que el de los Oficiales de la Marina Mercante de la Costa, con toda clase de datos. Escalafón que será considerado de reserva para la Flotilla de Guerra.

23.- Todo Oficial deberá poseer una libreta especial que será registrada en los libros de la Capitanía de Iquitos: dicha libreta será expedida a todo Oficial, ya sea de Cubierta o de Máquinas, teniendo en cuenta el registro a que se refiere el artículo anterior. En ella se anotará el título del individuo, tiempo y puestos que ha desempeñado a bordo, se harán además las anotaciones que sean precisas respecto a su conducta y capacidad profesional.

24.- Todo Oficial deberá presentar su libreta al Capitán de Puerto de Iquitos para que sea sellada cada seis meses o después de rendido cada viaje cuya duración fuera de más de ese tiempo; también la harán sellar al cambiar de nave o cesar en una colocación.

25.- El Capitán y Primer Maquinista estarán obligados a llevar los diarios de bitácora y máquinas respectivamente.

26.- La falta del requisito de presentar la libreta a la autoridad marítima respectiva, será motivo para que cualquier Oficial sea suspendido en el ejercicio de su profesión.

27.- Los Oficiales de Cubierta y Máquinas de la Marina Mercante Nacional de la Región Fluvial que hayan permanecido más de cinco años sin ejercer la profesión, no podrán obtener la licencia que este Reglamento señala para salir a navegar a cargo de nave o máquinas, si antes no efectúan seis meses de viaje como subalternos.

28.- Los Oficiales de Cubierta y Máquinas podrán ser suspendidos en sus funciones por la superioridad, en vista de alguna falta cometida, o por impericia en el desempeño de su profesión.

Si la falta es de disciplina, el tiempo de la suspensión estará en relación con ella; pero si la falta es profesional y grave, se les cancelará el título.

29.- Además de las condiciones generales indicadas anteriormente, para poder titularse y embarcarse se requieren las que a continuación se expresan:

- Para recibir el título de Patrón de Primera Clase: acompañar a la solicitud de examen su libreta o copia certificada de ella, dada por la autoridad respectiva, en la que conste su buena conducta y haber navegado cuando menos dos años efectivos como Patrón de Segunda Clase, tener más de 21 años de edad y ser aprobado en el examen correspondiente, de acuerdo con los programas respectivos.
- Para recibir el título de Patrón de Segunda Clase: acompañar a la solicitud de examen su libreta o copia certificada de ella, dada por la autoridad respectiva, en la que conste su buena conducta y haber navegado cuando menos durante dos años, como Contramaestre o Practicante de Proa, tener más de 21 años de edad y ser aprobado en el examen correspondiente de acuerdo con los programas respectivos.
- Para recibir el título de Práctico: acompañar a la solicitud de examen su libreta o copia certificada de ella,

dada por la autoridad respectiva, de haber navegado cuando menos tres años como Practicante de Proa, haber efectuado cuando menos cuatro viajes a cada río en época de vaciante y dos en época de creciente, tener más de 21 años de edad y ser aprobado en el examen correspondiente, de acuerdo con los programas respectivos.

- Para recibir el título de Contramaestre: acompañar a la solicitud de examen su libreta o copia certificada de ella dada por la autoridad respectiva de haber navegado, cuando menos tres años como marinero, tener más de 21 años de edad y ser aprobado en el examen correspondiente de acuerdo con los programas respectivos.

30.- El personal de oficiales maquinistas para poder titularse, necesita, además de las condiciones generales que se indican anteriormente, las que a continuación se expresan:

- Para recibir el título de Primer Maquinista fluvial: acompañar a la solicitud de examen su libreta de embarque o copia de ella convenientemente legalizada por la autoridad competente en la que conste que ha observado buena conducta montando guardia, tener más de 21 años de edad y ser aprobado en el examen correspondiente, de acuerdo con el programa respectivo.
- Para recibir el título de Segundo Maquinista Fluvial: acompañar a la solicitud de examen su libreta de embarque o copia de ella convenientemente legalizada por la autoridad competente en la que conste que ha observado buena conducta, haber navegado durante tres años como Tercer Maquinista, tener más de 21 años de edad y ser aprobado en el examen correspondiente de acuerdo con el programa respectivo.
- Para recibir el título de Tercer Maquinista Fluvial: acompañar a la solicitud de examen su libreta de embarque o copia de ella convenientemente legalizada por la autoridad competente, en la que conste que ha observado buena conducta, haber navegado durante dos años como Practicante de Maquinas, tener más de 21 años de edad y ser aprobado en el examen correspondiente de acuerdo con el programa respectivo.

31.- La conducta y aptitudes de que tratan los artículos anteriores como requisitos para poder presentarse a exámenes se comprobarán por certificados expedidos por los Armadores,

Capitanes o autoridades marítimas y nunca por funcionarios públicos.

32.- El candidato presentará su solicitud al Capitán del Puerto de Iquitos en papel sellado del valor que determina la ley, junto con los documentos que acrediten los requisitos exigidos, después de examinados y si se encontrasen conformes, autorizará el examen.

33.- A todos los candidatos a cualquiera de las clases se les exigirá el conocimiento de la Constitución Política del Estado (año 1919).

34.- Los Oficiales Fluviales podrán ejercer su profesión en la costa, en la categoría de su equivalencia, previo examen.

35.- En toda solicitud que presenten al Estado y por cualquier conducto, deberán colocar su número de inscripción militar inmediatamente después de su nombre.

36.- En caso, que el postulante compruebe por su libreta de licenciamiento haber prestado su servicio militar obligatorio completo en el Ejército o en la Armada Nacional, se le eximirá de presentar los comprobantes a, b y c de que trata el artículo 11 de este Reglamento.

37.- Existirá una Junta Permanente de Exámenes para Oficiales Fluviales, que la compondrán el Capitán del Puerto de Iquitos y dos Oficiales de la Flotilla de Guerra.

Lima, 1° de marzo de 1926".

PROGRAMAS DE EXÁMENES PARA LOS OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN LA REGIÓN FLUVIAL

PARA TITULARSE COMO CONTRAMAESTRE

Aritmética

- Suma, resta, multiplicación y división de números enteros.

Elementos de navegación

- Saber cuartear la rosa náutica. Saber leer un rumbo en el compás. Saber leer la corredera. Nociones sobre corrientes.
- Manejo de la sonda. Saber gobernar. Utilizar la sonda para ver si el buque garrea. Nociones sobre alineamientos.

Maniobra

- Cabullería. Ejecución de todos los nudos usados en faenas marineras. Práctica de las operaciones de

entrañar, precintar, trincafiar y aforar cabos, costuras, ligadas, cajetas, gaza.

- Motonería, conocimiento y uso. Engazado de motones. Ganchos. Aparejos. Práctica de guarnir diversas clases de aparejos de fuerza.
- Arboladura. Faenas de guindar y calar, palos reales, masteleros, verga, picos, etc. Tesar jarcias y arraigados. Envigotar. Hacer la flechadura.
- Velamen. Saber cortar, coser y envergar toldos, cenefas, fundas, etc.
- Maniobras de peso. Modo de armar cabrias o perchas provisionales. Plumas de carga. Estrobar diferentes cargas e ideas generales sobre su estiva.
- Anclas. Práctica de la faena de anclas. Conocimiento de la faena en un cabrestante. Instalaciones para la maniobra de anclas. Entalingar. Orincar. Zafar vueltas a las cadenas. Desencepar. Modo de tender un anclote. Modo de rastrear anclas. Espiarse, precauciones para abarloarse. Amarras para remolques. Maniobras en caso de varadura para ponerse a flote.
- Embarcaciones menores. Práctica de izarlas o arriarlas. Manejo de lanchas a vapor y remo en cualquier circunstancia.
- Generalidades. Averías comunes a bordo y modo práctico de repararlas.
- Conservación de un buque. Preparar pinturas. Estiva de carga en las bodegas. Principales voces del vocabulario marítimo. Manera de salvar la vida a personas aparentemente ahogadas. Manera de salvar a una persona que se está ahogando.
- Reglamento de Luces y Señales. Luces de situación que prescribe el reglamento para los diferentes buques. Señales fónicas para niebla. Principales reglas de gobierno para evitar colisiones. Conocimiento de las banderas del Código Internacional y significado de algunas de ellas. Señales para pedir auxilio.

PARA TITULARSE COMO PATRÓN DE SEGUNDA CLASE

Aritmética

- Lo mismo que para el Contramaestre y además las cuatro operaciones con números quebrados y decimales. Sistema métrico. Sistema monetario.

Geografía del Perú

- Límites. Extensión. Población. División política y forma de Gobierno. Departamentos. Red Fluvial del departamento de Loreto y Madre de Dios. Fronteras con las Repúblicas vecinas. Límite de navegación en los ríos fronterizos

Navegación

- Lo mismo que para el Contramaestre y además conocer el compás y poder navegar a un rumbo determinado. Conocer la corredera y apreciar las distancias con este instrumento. Medir corrientes con corredera y modo de aplicarla para conocer la velocidad del buque.

Maniobra

- Lo mismo que para el Contramaestre y además maniobras a efectuar en caso de varada y abordajes. Recursos propios para tratar de sacar a flote un buque varado. Maniobra en caso de avería a bordo. Remolques. Manejo de un remolcador. Diversas clases de remolque. Precauciones. Amarras de los remolques. Viradas llevando remolques. Precauciones a tomar cuando se llevan varios remolques. Fondear. Levar. Atracar a un muelle. Abarloarse a otro buque al ancla o amarrado a un muelle.

Reglamento de Luces y Señales

- Luces de situación. Señales fónicas. Reglas de rumbo y de gobierno. Señales de auxilio. Saber interpretar una señal del Código Internacional.

Meteorología

- Saber leer las indicaciones del termómetro, barómetro y psicrómetro. Acción del tiempo sobre estos instrumentos. Pronóstico del tiempo deducido del aspecto del cielo, de las nubes y del viento.

Derrotero de los ríos de la Región Fluvial

- Conocer la formación de los ríos navegables, sus afluentes principales, límites de navegación a vapor, puntos principales, recursos, pasos peligrosos por corrientes, palizadas y bajos fondos.

Reglamento de Capitanías

- Conocimiento del Reglamento de Capitanías en lo que le concierne, práctica mercantil en las operaciones de aduana, modo de llevar los libros de a bordo, documentación oficial en los puertos nacionales y en los de frontera.

PARA TITULARSE COMO PATRÓN DE PRIMERA CLASE

Matemáticas

- Lo mismo que para el Patrón de Segunda Clase y además el resto de la aritmética práctica y sexagesimal. Geometría. Definiciones. Perímetros. Áreas. Volúmenes de cuerpos simples.

Geografía

- Lo mismo que para el Patrón de Segunda Clase y además variedad de climas en la costa, sierra y montaña. Ríos del Pacífico. Ríos del Titicaca. Litoral marítimo. Aspecto general de la costa. Islas. Faros. Forma de gobierno. Administración civil. Organización naval y militar. División judicial y eclesiástica. Provincias de los departamentos sierra y montaña. Industrias del país y en especial de la región fluvial. Producciones del país y en especial de la región fluvial. Vías de comunicación. Caminos. Ferrocarriles. Correos. Telégrafos. Comercio exterior. Comercio interior. Puertos de la costa.

  Principales países. Repúblicas limítrofes. Su forma de gobierno. División. Población. Industrias principales. Comercio con estas repúblicas. Vías de comunicación. Nombres de los principales lugares de frontera. Intercambio comercial.

Navegación

- Lo mismo que para el Patrón de Segunda Clase y además poder apreciar la distancia navegada por corredera, tiempo o máquina. Conocimiento de las correderas de barquilla y mecánicas. Unidades de longitud empleadas en la Marina. Coordenadas, qué es longitud. Rumbo verdadero. Rumbo magnético. Variación magnética. Marcación. Longitud de los días y de las noches. Estaciones. Movimientos de la luna. Conocer algunas estrellas para orientarse.

Maniobra

- Lo mismo que para el Patrón de Segunda Clase y además nomenclatura y descripción de las diversas partes que constituyen un buque: casco, arboladura, jarcias firmes y de labor, anclas instalaciones para su maniobra, timón, aparatos de gobierno, plumas, chigres, etc. Botes, su estiva, meter y sacar del buque los botes, su nomenclatura. Estivas. Manera de estivar las diversas clases de carga. Telégrafo a la máquina, su uso y descripción.

Reglamento de luces y señales

- Lo mismo que para el Patrón de Segunda Clase y además señales a mano, alfabeto Morse. Reglamento para evitar abordajes. Maniobras para evitar colisiones.

Meteorología

- Lo mismo que para el Patrón de Segunda Clase y además vientos, su origen, vientos permanentes, periódicos y variables, escala para medir la fuerza de los vientos, aparatos para medir la dirección y fuerza de los vientos. Chubascos. Sus clases. Turbonadas. Rachas. Contrastes. Nubes, su clasificación y descripción de los tipos principales. Cantidad de nubes visibles encima del horizonte y escala empleada para su anotación en el libro de bitácora. Pronóstico del tiempo por las indicaciones de las nubes. Qué causas producen las lluvias. Qué es neblina.

Derrotero de los ríos de la región fluvial

- Lo mismo que para el Patrón de Segunda Clase y además conocer épocas probables de crecientes, velocidades de las corrientes, profundidades en los puntos principales en su mayor creciente y vaciante, variantes en el curso de los ríos y su influencia en la navegación. Tipishas.

Reglamento de Capitanías

- Lo mismo que para el Patrón de Segunda Clase y además conocer todo lo concerniente a sus funciones a bordo, tanto en el país como en el extranjero.

PARA TITULARSE COMO PRÁCTICO

- Los mismos programas que para el Patrón de Segunda clase.
- Presentar un croquis de todos los ríos en los que se anotarán todos los puntos notables y en los que se podrán contar las distancias entre punto notable y punto notable, en número de vueltas y estirones.

PARA TITULARSE COMO TERCER MAQUINISTA FLUVIAL

Aritmética

- Sumar, restar, multiplicar y dividir enteros, quebrados y decimales. Sistema métrico.

Geometría

- Superficies, Volúmenes, Pesos. Calcular volúmenes.

Conocimientos profesionales

- Calderas. Descripción detallada de una caldera marina tubular con todos sus accesorios y conocer el manejo de ella. Métodos de colocación de tirantes o estas y de las mismas. Descripción detallada y manejo de las diversas válvulas. Grifos, tubos y conexiones. Qué es el vapor. Combustión. Cómo se lleva las calderas. Cómo se cargan los hornos y se levanta vapor. Combustión espontánea del carbón de piedra y modo de evitarla. Alimentación de las calderas en marcha y cuidados que se requieren. Peligros de una mala alimentación. Corrosión y oxidación de las calderas. Sus causas más comunes. Manera de prevenirlas. Entretenimiento de los fuegos. Chimenea, su objeto. Tiraje de las chimeneas. Fenómenos a que obedece. Parrillas y ceniceros, manejo de ellos y su influencia en el tiraje. Ladrillos refractarios. Niveles de agua. Grifos de prueba. Válvulas de seguridad. Cuidado que requieren. Válvulas de retención. Funcionamiento de ellas. Purga del caldero. Su importancia. Manómetros. Prueba de los calderos. Tubos de fuego. Su colocación. Accidentes en los calderos. Tubos flojos. Placas bombeadas. Placas tubulares rajadas. Estas corroídos. Hornillas rajadas y hundidas. Manera de remediarlos. Cuidados que requieren los calderos, cuando no funcionan. Describir las partes principales de una máquina a vapor marina. Máquinas de baja presión. Máquinas de alta y baja presión. Máquinas de triple expansión. Máquinas de cuádruple expansión. Como se efectúa la transformación de la fuerza expansiva del vapor en movimiento. Nivelación de las máquinas. Su importancia. Purgas de los cilindros. Válvulas de distribución. Condensadores. Descripción de las máquinas auxiliares y funcionamiento de ellas. Lubricación y cuidados que requieren. Inconveniente de una mala lubricación y peligros que acarrea. Corrección de los defectos ocasionados por accidentes o decadencia de las máquinas en general y manera de repararlas. Conocer el uso del barómetro. Termómetros. Salinómetros. Descripción y principios en que está fundada su construcción.

Reglamentos

- Conocer sus deberes como maquinista de guardia y los que tiene para sus superiores de cubierta y máquinas.

PARA TITULARSE COMO SEGUNDO MAQUINISTA FLUVIAL

Aritmética

- Lo mismo que para el Tercer Maquinista Fluvial y además elevación a potencias y extracción de raíces.

Geometría

- Lo mismo que para el Tercer Maquinista Fluvial y además calcular cualquier superficie y volumen.

Conocimientos profesionales

- Lo mismo que para el Tercer Maquinista Fluvial y además poder dictaminar sobre las diversas construcciones de máquinas en general, detallando sus diferentes partes externas e internas y el objeto de cada una. Descripción de la forma y material de que están construidas sus diferentes piezas. Reparaciones temporales y permanentes de las máquinas. Saber tomar y calcular diagramas del indicador. Cálculo de presión de la válvula de seguridad. Cálculo de resistencia en el caldero. Niveles de agua. Cómo están montados. Cómo se prueban. Tiro natural. Tiro forzado. Circulación de las calderas. Ebullición. Sus causas y efectos. Cantidad necesaria de aire para la combustión. Agua, sus efectos sobre los tubos. Calor, Dilatación. Válvulas de distribución de pistón, plana, carrera, descubrimiento exterior e interior. Distribución. Marcar la posición y peso. Sector. Aumento de expansión por medio del sector. Condensador. Bomba de aire. Bomba de circulación. Bomba de alimentación. Bomba de sentina. Conexiones y tubos de circulación y agua condensada. Filtros. Juntas de expansión. Válvulas de reducción. Cabrestante. Hélice. Tomar el paso de una hélice. Alinear los ejes de hélice. Alinear el pistón con las correderas y con el eje. Medir los espacios muertos. Nociones sobre máquinas frigoríficas. Nociones sobre turbinas a vapor. Nociones sobre motores de combustión interna. Nociones de electricidad con aplicación al alumbrado eléctrico en los buques. Saber dibujar una pieza sencilla de la máquina.

Reglamentos

- Conocer el Reglamento de la Marina Mercante y Capitanías, en lo que le concierna.

PARA TITULARSE COMO PRIMER MAQUINISTA FLUVIAL

Matemáticas

- Lo mismo que para el Segundo Maquinista Fluvial y además toda la aritmética y geometría plana. Principios de física.

Conocimientos profesionales

- Lo mismo que para el Segundo Maquinista Fluvial y además: materiales empleados en las máquinas y descripciones. Aleaciones. Croquis y planos de parte de máquinas en relación a su tamaño y poder. Cálculo de fuerzas de tensión. Torsión en barras de acero, fierro, cobre, bronce, zinc, plomo, estaño. Corrosión de las calderas. Sus causas. Su prevención. Empleo del carbonato de soda y de la cal. Prueba de la acidez del agua en las calderas. Uso de las planchas de zinc. Acción galvánica. Aceites lubricantes. Aceites minerales, vegetales y animales. Sus ventajas y desventajas. Aceite en las calderas. Combustible líquido. Sus ventajas y desventajas, Calor. Unidades de calor. Pie, Libra, Equivalente. Mecánica del calor. Potencia. Caballo de fuerza. Ley de Boyle. Ley de Charles. Presión atmosférica. Presión de manómetro. Presión absoluta. Vapor saturado. Vapor humado. Vapor recalentado. Ventajas del vapor de alta presión y del vapor recalentado. Ventajas de usar varios cilindros para la expansión del vapor. Potencia y velocidad. Consumo de agua por el diagrama. Carrera de los distribuidores. Recubrimiento. Adelanto. Válvulas de doble portalón. Válvula de pistón. Sector Stephenson. Diagrama de Zeuner. Efectos de alterar la admisión a cada cilindro. Válvulas de admisión interior y exterior. Válvulas sin recubrimiento. Alteración en las carreras de las válvulas de vapor. Método de prueba. Calcular y dibujar cualquiera alteración en las válvulas de distribución y efectos que produciría en el diagrama del indicador. Distribuidor de las bombas Weir y Worthington. Definición de una hélice. Cálculo del paso de una hélice. Paso. Deslizamiento. Cavitación. Soportes y chumaceras de los ejes de hélice. Cálculos del paso de la hélice. Nivelación de los ejes de máquinas de rueda de hélice y su ajuste. Ventajas e inconvenientes de las máquinas de alta y baja presión y de las de triple y cuádruple expansión. Usos del evaporador. Calentador y filtros de agua de alimentación.

Bombas de alimentación. Describir un inyector. Principios empleados en máquinas de refrigeración. Máquinas de amoniaco, de anhídrido carbónico y de aire. Averías que le pueden ocurrir y modo de repararlas. Cómo se transforma la energía en las turbinas. Turbinas de acción y de reacción. Importancia del vacío. Empaquetadura de las turbinas. Chumacera de empuje. Descripción de uno de los tipos de motores de combustión interna más usado en la Marina, con su diagrama teórico. Ventajas y desventajas de los motores de combustión interna de dos tiempos. Ventajas y desventajas de los motores de combustión interna de cuatro tiempos. Motores con crucetas, sus ventajas e inconvenientes. Cálculo de la potencia de un motor. Cambio de marcha. Inyección de petróleo. Comprensores de aire. Producción de corrientes eléctricas. Pilas, Dinamos, Magnetos. Voltio. Amperio. Watio. Sus relaciones. Caballo de fuerza eléctrica. Distribuciones usadas a bordo. Acumuladores eléctricos. Dibujar a escala un accesorio de la máquina o una parte de la máquina principal.

Reglamentos

- Conocer el Reglamento de la Marina Mercante y de Capitanías en la parte que le concierne.

Lima, 3 de marzo de 1926

B. PAÍSES, RUTAS Y PRODUCTOS DE ENVÍO Y RETORNO

Los vapores mercantes que cumplían el tráfico proveniente del exterior salían de Europa y de Nueva York, cruzaban el Atlántico y arribaban a los puertos brasileños en la desembocadura del río Amazonas; con menos frecuencia arribaban también embarcaciones provenientes de África y Asia. La conexión entre el Viejo Mundo e Iquitos principalmente estaba a cargo de la *Booth Steamship Company Limitad.;* sus buques partían una vez al mes de Liverpool y hacían escalas en Hamburgo, Le Havre, Lisboa y Pará. Otro vapor de la misma empresa salía mensualmente de Nueva York (vía Panamá) al puerto peruano. Además, de Génova partían dos vapores mensuales de la Compañía Liguria-Brasilera hacia Manaos, transbordando allí la carga y los pasajeros para Iquitos. Esto significaba, entonces, que, en cualquier caso, cuando las naves llegaban a la desembocadura tenían las opciones o modalidades de ruta: a) algunas penetraban en el río Amazonas y se dirigían directamente hasta el puerto peruano Iquitos; y b)

otras transbordaban la carga y los pasajeros a naves más pequeñas que, a su vez, los conducían hasta Iquitos siempre a través del gigantesco río. Hay que indicar, finalmente, que a Iquitos llegaban los vapores en todas las épocas del año.

De Iquitos hacia al interior, es decir, hacia a otros puertos de la Amazonía peruana, la navegación se realizaba en embarcaciones de 300 a 400 toneladas por el Amazonas y el Marañón, de donde se pasaba al Huallaga hasta el puerto de Yurimaguas (en la Provincia del Alto Amazonas) recorriendo una distancia de 850 kilómetros. La navegación también se realizaba siguiendo el curso del río Ucayali, "el río de mayor actividad comercial después del Amazonas". Obviamente y conforme se penetraba en las entrañas de la espesa selva, las embarcaciones iban reduciendo su tamaño. En todos los casos, los llamados "prácticos" jugaban un papel muy importante en la conducción de las naves. Precisamente, en su libro citado, el exprefecto de Loreto Hildebrando Fuentes (1908), destaca ampliamente el rol y la labor complicada realizada por estos singulares tripulantes.

Dice:

"La navegación en los ríos de la hoya amazónica es de lo más especial; aunque todos los ríos son anchos, no por toda esa anchura navegan las embarcaciones, sino que, indefectiblemente, hay que pasar por los temibles canales.

El canal es una profundidad de lecho donde se aglomera el agua, cuya circunstancia deja libre y expedita la navegación. Es, pues, un verdadero camino en el río. Estos canales existen tanto en la creciente como en la vaciante de los ríos. Por donde no hay canal, la navegación se hace imposible, porque fuera de que no existe agua bastante para el calado de las naves, está el paso obstruido por las playas, palizadas y bancos.

El navegar por esos canales, que desde luego no se perciben a simple vista, es en lo que consiste la ciencia de los 'prácticos'. Y la llamo ciencia porque el conocimiento que tienen los 'prácticos' de aquellos canales, está basado en una experiencia profunda, larga y a veces hasta instructiva y que es muy poco común entre los hijos de Loreto.

El mayor inconveniente que ellos tienen que superar es la continua variación de los canales. Efectivamente, estos cambian de año a año, con las continuas vaciantes y crecientes; de tal manera que el canal en el año entrante, ni el que lo fue en esta, lo sería en el año venidero. El práctico conoce todas estas variaciones, y por eso digo que tiene su ciencia especial; de tal suerte que el mejor marino de nuestro océano escollaría, al menos al principio, en esa navegación fluvial.

Por estas razones es que todas las lanchas, para ponerse en marcha, toman en Iquitos dos prácticos, que son indios, que para conducir la nave a su destino, se guían por un árbol de la rivera, o por una chácara, o por las sinuosidades de las orillas, o por el color de las aguas; a veces siguen los murmullos que producen estas cuando las corta la quilla del buque, o se guían por las estrellas que brillan en el firmamento, o por

> la simple sombra de un recodo del río. Otras veces tienen que bajar a la canoa y hacer toda una vuelta de exploración, por medio del sondaje, para continuar la travesía.
>
> Los prácticos y marinos del Amazonas y sus afluentes hablan mucho de las 'vueltas', con las cuales miden las distancias, y dicen: 'Tal río tiene diez vueltas', o 'faltan veinte vueltas para llegar al sitio tal'. Estas 'vueltas' no son otra cosa que los codos que forman ambas riberas del río o solo una de ellas, de tal manera que no tienen una medida fija entre sí; sin embargo, sirven a las mil maravillas para la cuenta de los navegantes fluviales".

Acerca del flujo comercial a través del puerto de Iquitos (productos de envío y retorno), para decirse brevemente lo siguiente. De los artículos importados, la fuente proveedora de mayor rango fue, sin duda alguna Inglaterra (a través de Liverpool), luego Alemania y Portugal. Le siguen (ya en este continente) Estados Unidos y Brasil. De todos ellos provenía una diversidad de productos como: motores (para las embarcaciones), herramientas, armas, telas, confecciones, vinos, cerveza, aguardientes, azúcar, café, cueros preparados, perfumes, productos enlatados, mandioca, carne seca, cigarrillos, fósforos, medicinas, etc. ¿Y qué se exportaba? Pasado el boom del caucho, las exportaciones se redujeron ostensiblemente en volumen y variedad, predominando las maderas (de diferentes tipos o clase) y el tabaco en hoja.

NOTAS AL CAPÍTULO II

1. En la actualidad se sabe que sus fuentes más remotas se hallan en las lagunas Villafro y Lauricocha, en las cuales nacen ambos ríos. Por este motivo se estima que su longitud total sobrepasa los 6 400 kilómetros. Su cauce alcanza cerca de 6 kilómetros en Nauta, de modo que da la impresión de ser un mar interior; luego parece estrecharse porque corre numerosas islas, y al desembocar en el Atlántico penetra en forma arrolladora y rechaza las aguas del océano con tanto impulso que hasta cerca de 100 kilómetros se observa su presencia. La inclinación del cauce es muy pequeña y su corriente media no suele exceder de 4 kilómetros por hora, pero a veces se reducen imponentes tempestades y turbulencias en sus aguas. Su profundidad mínima es de 4 metros y en algunos puntos alcanza hasta 240, de modo que puede ser navegado por buques de gran calado. Por sus numerosos afluentes (ríos y arroyos) que vierten sus caudales en él, hacen que la flora y la fauna sean abundantes y variadas, propiciando un rico e inmenso hábitat natural (Tauro, 2001).
2. Sobre este tema en la referida época, es útil e imprescindible la consulta del volumen 2, Tomo VIII de la *Historia Marítima del Perú*. *La República 1850-1870*, escrito por el capitán de fragata Fernando Romero Pintado (1984).
3. Al respecto consúltense los trabajos de Heraclio Bonilla: *El caucho y la economía del oriente peruano* (1974); Guido Pennano: *La economía del caucho* (1988); y Raúl Palacios: *Historia Marítima del Perú*. *La República 1884-1906* (volumen 2, Tomo XII, 1991).
4. El puerto de Iquitos se comunicaba con Brasil y con el Atlántico en general por el río Amazonas.
5. DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro… "Loreto". En: *El Comercio*, Lima, 30 de marzo de 1894, p. 3, edición de la tarde. En otra parte del artículo dice: "Ostensiblemente observo un pueblo rico, obsequioso, liberal, trabajador, audaz, progresista y civilizador". Fueron varias las entregas que hizo este personaje a dicho diario escribiendo y narrando lo observado en su excursión.
6. En este año por Decreto Supremo de 12 de noviembre fue nombrado capitán de puerto y Comandante del Resguardo de la Aduana de Iquitos el teniente 1º Julio Abel Raygada.
7. En este año de 1887 por Resolución Suprema de 23 de diciembre se nombró capitán de puerto de Iquitos al capitán de corbeta Fermín Diez Canseco. El pedido lo planteó José G. Basagoitia, quien el 21 de diciembre de ese año había sido nombrado Comandante General de Loreto.

8. Tres años más tarde, el Comandante de las Milicias Navales de Loreto, Eduardo Raygada, en oficio al Director de Marina (13de abril de 1902) describíalo así: "Dicha nave, armada de 17 cañones y de dos lanzatorpedos, es de acero embonado; tiene 82,5 m. de eslora, 10,5 m. de manga y un calado de 18 pies. Posee 1 743 toneladas de desplazamiento, 2 800 HP, y dos máquinas de triple expansión". Por otro lado, el entonces prefecto de Loreto, Pedro Portillo, en oficio a la misma autoridad le informaba: "El crucero alemán *Falke* que llegó a Iquitos el 12 de abril, regresó de su viaje a Nauta el 19, siguiendo viaje al Pará el día 20 en la tarde".
9. PALACIOS Y MENDIBURU, Samuel… *Segunda Parte del Informe que presenta al Supremo Gobierno el Presidente de la Comisión Especial al Departamento de Loreto*. Lima, Imprenta de Torres Aguirre, 1891, p. 93. Refiriéndose a la importancia de las capitanías decía: "El establecimiento de las capitanías es el principio de la fusión de esos pueblos selváticos con el resto de la República, esas oficinas serán las puertas obligadas por donde penetrarán a nuestra sociedad esos elementos que hoy extraños, por allí pasarán de las selvas a la civilización innumerables ciudadanos".
10. En: *Registro Oficial del Departamento de Loreto*. Lima, 15 de julio de 1902, T. 1, Nº 1.
11. En diciembre de 1896 el Cónsul General del Perú en Londres informó a nuestro gobierno que la "Línea Booth proyectaba enviar buque a vapor de Liverpool a Iquitos cada 40 días". Más adelanto informó "que la Amazon Steamship Company estaba considerando la posibilidad de enviar buques a vapor a los tributarios del Amazonas, cerca de Iquitos". Cfr. "Informe del año 1897 sobre comercio y finanzas del Perú, por Alfred St. John". En: *Gran Bretaña y…*, vol. 1, p. 280. Como antecedente valioso para el establecimiento del tráfico fluvial internacional en esta zona, considerando la ley que se establecía que se votase en el presupuesto departamental de Loreto "la cantidad de doce mil soles anuales para subvencionar a una compañía de vapores que hiciera de tres a seis viajes directos entre Liverpool e Iquitos, con escalas en Le Havre, Lisboa, Pará y Manaos". Cfr. *El Peruano*. Lima, 19 de noviembre de 1890, p. 2.
12. Pedro Dávalos y Lissón En su artículo citado, sostiene que hasta 1894 el único vapor venido a Iquitos directamente de Europa fue el *Spero*, de 1 200 toneladas, fletado por la casa de los señores Mouraille y Hernández y Cía.
13. Sin duda que el puerto brasilero de Pará se constituyó a lo largo de la desembocadura del Amazonas, en el gran depósito de varias compañías de navegación. Anualmente, el servicio presentaba el siguiente cuadro: Compañía Brasilera del Sur al Pará 36 viajes; a Manaos 36; Compañía Norteamericana al Pará 9; Compañía Inglesa Red Cross Line al Pará 12 viajes, a Manaos 9. Cfr. ORDINAIRE, M. Olivier… "Viaje del Callao al Pará atravesando la América del Sur". (1885-1886). En: *El Comercio*. Lima, 20 de abril de 1887, p. 3.
14. MAVILA, Óscar… "Ligeros apuntes sobre el departamento de Loreto". En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. Lima, 1902, año XII. T. XI, pp. 92-94. De este trabajo tomamos los datos que en gran parte sustentan el presente parágrafo.
15. "Informe sobre el intercambio comercial de Iquitos para el año de 1904, por el vice cónsul Sr. Cazes". En: *Gran Bretaña y…*, vol. III, pp. 205-206.
16. "Informe del Cónsul de Iquitos Sr. John Adamson, correspondiente al año 1898". En: *Gran Bretaña y…*, vol. III, p. 194. Refiriéndose a la

mercadería procedente de su país dice: "Es alentador comprobar que los productos ingleses llegan en cantidades mucho mayores que los franceses o alemanes, sobre todo teniendo en cuenta que casi todas las principales firmas importadoras pertenecen a franceses o alemanes. Hay solamente una casa importadora inglesa".

17. Por un buen tiempo la casa Jorge M. von Hassel y Cía. fue la encargada de descargar oficialmente los vapores que tocaban en el puerto de Iquitos.
18. Esta línea de importaciones –según el testimonio de Mavila– cubría gran cantidad de azúcar, harina, arroz, papas, cebollas, ajos, etc., ropa hecha, calzado, escopetas, pólvora y municiones. La mayor parte de estos artículos eran de mala calidad y se expendían en Iquitos a precios elevados. MAVILA, Óscar… "Ligeros apuntes sobre el departamento de Loreto". En: *Boletín de la*…, p. 102.
19. Este exceso considerable de importaciones sobre el consumo real durante el primer semestre de 1906 se debió –según el vice cónsul inglés Cazes– al deseo de las firmas importadoras de aprovechar la ventaja de los antiguos derechos de aduana, por los cuales los tipos más finos de mercaderías solamente pagaban el 15% *ad valórem* en lugar del 30% fijado por la nueva tarifa (18 de noviembre de 1903).
20. En la *Segunda Parte del Informe* (1891), Samuel Palacios advertía que todo el comercio de exportación del departamento de Loreto se verificaba por la Compañía de Navegación del Amazonas.
21. Cfr. "Informe sobre el intercambio comercial de Iquitos para el año de 1904, por el vice cónsul Sr. Cazes". En: *Gran Bretaña y*…, vol. III, pp. 204-205. Refiriéndose al marfil vegetal, el autor hacía notar que no obstante la existencia de enormes cantidades de todos los afluentes del Amazonas, su bajo valor, el elevado costo de la mano de obra y el alto costo del transporte hacían improcedente su recolección.
22. Fue preocupación permanente tanto de los gobernantes como de los funcionarios destacados en Iquitos, establecer la regularidad de este corretaje; muchas veces sin éxito alguno. Por tierra, el tráfico comercial se efectuaba con los departamentos de Junín, Huánuco, Amazonas, Cajamarca y San Martín.
23. En 1891, Samuel Palacios se refería a este tráfico del siguiente modo: "Muy desconsolador es el cuadro de la navegación en el Departamento en lo que toca al Perú…; la falta armonía en el comercio nacional, que hace todas las naves que circulan en el Amazonas peruano y sus principales afluentes, ostentan bandera brasilera. Las pocas naves nacionales que existían, presionadas por los impuestos estipulados en el Brasil, han tenido que cambiar de bandera, y hoy solamente 3 lanchas con bandera peruana navegan en los afluentes del Amazonas peruano". En 1892 se estableció un servicio de navegación fluvial entre Iquitos y Pichis, surcando el Amazonas, Ucayali y Pachitea.
24. En este año de 1894, el Comandante Principal de las Milicias Navales de Loreto en oficio al Ministerio de Relaciones Exteriores (4 de setiembre) le informaba que las autoridades brasileñas no permitían "la entrada de embarcaciones peruanas en los ríos afluentes del Yavarí ocasionando graves perjuicios a la matrícula nacional".
25. El Marañón y el Huallaga comunicaban con el departamento de Amazonas; el Ucayali con los departamentos del centro y sur del Perú; el Urubamba con el Cusco; el Pichis daba salida, después que se construyó el camino,

a los departamentos de Junín y Lima; el Palcazú permitía la salida, por vía del Mairo, a Huánuco.

26. MAVILA, Óscar… "Ligeros apuntes sobre el departamento de Loreto". En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. Lima, 1902, año XII. T. XI, pp. 95-96. Desafortunadamente el clamor de este oficial de la Marina, así como el de muchos otros, cayó en el vacío.
27. Quince años atrás, el prefecto del departamento Fluvial de Loreto, José B. Samanez Ocampo, se había dirigido al Director General de Marina (30 de setiembre de 1887) para manifestarle; "Como US. sabe, la mayor parte de los vapores que navegan estos ríos, enarbolan bandera brasilera, y al llevarse a la práctica la tarifa de los derechos remitidos del Callao por la Comandancia de los Tercios Navales de la República, los capitanes de los vapores reclamaron este pago ante el señor Cónsul General de dicho imperio en Loreto, apoyándose en los artículos 15 y 16 del tratado convencional entre ambos estados. Con este motivo, dispuso este Despacho la suspensión de todo cobro a los vapores brasileros que no fuera por derecho de faros o balizas conforme al tenor de dichos artículos del tratado". La medida fue aprobada por la Superioridad Naval.
28. Cfr. "Informe del jefe de la Comisión Exploradora de las Regiones del Ucayali, Fitzcarrald y Madre de Dios, Teniente 2º de la Armada Nacional don Germán Stiglich", pp. 1-253. En: *Perú. Junta de Vías Fluviales*… "Últimas exploraciones ordenadas por la Junta de Vías Fluviales a los ríos Ucayali, Madre de Dios, Paurcartambo y Urubamba". Lima, oficina tipográfica de *La Opinión Nacional*, 1908.
29. Cfr. *Memoria del Prefecto de Loreto*. Iquitos, junio 10 de 1903. Manuscrito, 36 folios útiles. La *Memoria*, firmada por Pedro Portillo, está dirigida al director de Gobierno. El año anterior, la misma Comandancia había informado de la existencia de diez vapores "que integraban la flotilla mercante nacional". Ellos eran: *Herman* (propietario Welche y Cía), *Águila* (Luis Morey), *Carlos* (Welche y Cía.), *Pardo* (Mouraille-Hernández y Cía.), *Lusitania* (Rocha y Texeira), *Gálvez* (Mouraille-Hernández y Cía.), *Onza* (Welche y Cía), *Sauri Yaquerana* (Benigno Villena), *Samiria* (Manuel Reátegui) y *Contamana* (Carlos F. Fitzcarrald).
30. El servicio de la aduana fue inaugurado un año después, el 6 de agosto.
31. BASADRE, Jorge. *Historia de la*…, T. IX, pp. 57-58.
32. FUENTES, Hildebrando. "Apuntes geográficos, históricos, estadísticos, políticos y sociales de Loreto". En: LARRABURE y CORREA, Carlos. *Colección de leyes, decretos, resoluciones y otros documentos oficiales referentes al Departamento de Loreto*. Lima, Imprenta de *La Opinión Nacional*, 1905. T. XV, pp. 486-487.
33. Cfr. ARANDA, Ricardo. *Colección de*…, T. VIII, pp. 683-686.
34. DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. "Loreto". En: *El Comercio*. Lima, 29 de marzo de 1894.
35. Cfr. *El Comercio*. Lima, 5 de mayo de 1900, p. 1.
36. En 1903 el cónsul inglés en Iquitos informaba de algunos detalles sobre la construcción. Por ejemplo, que el contrato estuvo en manos de los señores P. y W. Mac Lellan de Glasgow, encargándose su ingeniero, el señor A. Lachenal, de la dirección integra del trabajo. Asimismo, aludía que el costo final (alrededor de 40 000) se había sobrepasado excesivamente de aquel estimado.

37. Este joven oficial del Ejército se distinguió por su actuación en la revolución encabezada por el coronel Benavides contra el gobierno constitucional de Billinghurst en febrero de 1914. Fue el más decidido en tomar por asalto Palacio de Gobierno, después de haber dejado prisionero en el cuartel de Santa Catalina al Jefe de Artillería, comandante Benjamín Ramírez. Cervantes era teniente en aquella ocasión y fue el que montó la primera guardia de honor en Palacio después de consumado el golpe de Estado. Cfr. *Variedades*. Lima, 29 de abril de 1922. La revista incluye abundante y excelente material gráfico sobre lo ocurrido en Loreto.
38. Ambos decretos (de clausura y apertura) se encuentran en: *Memoria de Marina* (1922) y Garaycochea, *Legislación Naval*… T. 2.
39. El proyecto del presidente Leguía se orientaba a la construcción de un ferrocarril que uniera Pucallpa con la vía trasandina. Pero los altos costos de esta obra ocasionaron su abandono y aquella población languideció hasta que, posteriormente, fue conectada con los centros nacionales de desarrollo a través de la carretera Lima-Tingo María-Pucallpa.
40. En el numeral anterior, al hablar del puerto de Iquitos examinamos aspectos del comercio fluvial en general, razón por la cual aquí agregamos algunas consideraciones complementarias.
41. *Diario de Debates*. Cámara de Diputados Ordinaria. Lima, 1920. Años después (octubre de 1925) esta ley fue ampliada del siguiente modo: "Artículo Único.- Háganse extensivas a las naves nacionales y a las embarcaciones menores destinadas a la pesca, transporte de carga o pasajeros, carguío de lastre u otros objetos, en los ríos y en el lago Titicaca, las franquicias y protección concedidas a la Marina Mercante Nacional, por ley de 16 de diciembre de 1903 y demás disposiciones vigentes".

Capítulo III
LA ACTIVIDAD LACUSTRE[1]

1. LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

A. EL PUERTO DE PUNO

El lago Titicaca, el único lago peruano en donde opera la navegación a vapor a gran escala, está ubicado a 3 812 metros de altitud sobre el nivel del mar, en la parte norte de la gigantesca altiplanicie o meseta altoandina del Collao o Titicaca; no solo es el puerto más alto del planeta por donde navegan buques de distinto calado, sino también el de mayor extensión de América Latina[2]. Su ubicación la comparten el departamento de Puno (en el Perú) y el departamento de La Paz (en Bolivia). Situado entre el Perú (zona sureste) y Bolivia (parte centroriental), sirve de medio de comunicación entre los puertos de la orilla peruana y los de la orilla boliviana. Una línea imaginaria que atraviesa el lago de S.O. a N.E. sirve de límite a ambas repúblicas. Está encerrado entre la Cordillera Occidental de los Andes que viene de Chile y la Oriental que procede de Bolivia. Forma una cuenca cerrada.

En la actualidad, alcanza 194 kilómetros de largo (desde la desembocadura del río Ramis hasta Aygachi) y 64 de ancho (desde la boca del río Juli a la playa de Carabuco); o sea, 8 300 kilómetros cuadrados de superficie, de los cuales 4 996 kilómetros cuadrados corresponden al Perú. Pero es

obvio que estas dimensiones en tiempos pasados fueron mayores, pues el nivel de sus aguas ha experimentado un paulatino descenso. Su mayor profundidad (medida cerca de la isla de Soto en el lado peruano) es de aproximadamente 300 metros, siendo variable a lo largo de su extensión. La forma del lago es irregular, semejándose a un ovoide bastante alargado. Regularmente lo surcan naves a vapor. Sus aguas son claras y limpias, de sabor ligeramente salobre; contienen un porcentaje mínimo de carbonato de calcio, cloruro de sodio, sulfito de sodio y un poco de sílice. En una profundidad de 25 metros tienen un color azul subido (añil) comparable con la Costa Azul de Francia, cuando su cielo está despejado; verdoso en aguas superficiales y cubiertas de algas. Su temperatura en la superficie es de 13,3° C en verano y de 12,7° en invierno[3].

Posee cuatro penínsulas importantes: las de Capachica y Chucuito, que ofrecen una protección natural a la bahía donde se halla la ciudad de Puno; y las de Copacabana y Achacachi, entre las cuales media el estrecho de Tiquina, que divide al lago en dos grandes "lagunas" a las cuales se conoció en el pasado con los nombres de Chucuito y Huiñamarca. Posee 36 islas: las mayores son las del Sol o Titicaca, y de la Luna o Coati, que se hallan en territorio boliviano; y las de Amantani, Anapia, Apato, Campanario, Soto, Suana, Taquile y Yaquara en el lado peruano. Es el centro de una cuenca hidrográfica alimentada por más de 25 ríos, entre los que hay de curso constante y otros intermitentes[4]. Destacan por su extensión, cuatros ríos: el Ramis, el Coata, el Ilave y el Azángaro que vierten sus aguas en el lado peruano: y en Bolivia el Dasaguadero, que las lleva hacia el lago Poopó o Aullagas después de hacer un recorrido de 420 kilómetros. El río Ramis, que es el más extenso y caudaloso, colecta una superficie de aproximadamente 13 000 Km^2 de superficie de tierra con lluvias regulares. Con más de 300 kilómetros de recorrido, este gran río nace en la Cordillera Real y recorre casi todo el departamento desaguando en el Titicaca en su parte norte. En el curso final es navegable por pequeñas embarcaciones. Su volumen es inmenso. El río Coata se llama así por el nombre del poblado donde desemboca en el lago, pero su curso es muy grande, empezando en las mesetas occidentales limítrofes con las del sur del Cusco, formando el río Ocoña. El tercer gran río de la cuenca es el Ilave, que tiene un recorrido de 160 kilómetros naciendo en las alturas

de la cordillera volcánica del sur y recibiendo numerosos afluentes. Desemboca en una delta de 16 kilómetros de extensión en una de las vegas más pintorescas de la región andina frente al paisaje del lago. Finalmente, el río Azángaro que tiene un recorrido de 300 kilómetros y nace en el nevado de Ananea, a 5 852 metros sobre el nivel del mar. Y aunque su temperatura desciende en invierno a 15° C bajo cero, es siempre 10° C más alta que la de la atmosfera y contribuye a moderar lo inclemente del frío; de modo que en sus riberas se obtiene cantidad y calidad de productos que no están en relación con la altura de la región (Tauro, 2001).

En síntesis, el lago Titicaca se divide, básicamente, en tres partes o secciones claramente identificables:

1. La Bahía de Puno, que se comunica con el Lago Grande por un estrecho de 6,5 Km, entre las penínsulas de Chucuito y Capachica.
2. El Lago Grande, que es la parte de mayor superficie.
3. El Lago Pequeño o Laguna de Huiñamarca, que se une al Lago Grande por el Estrecho de Tiquina que, a su vez, separa las penínsulas de Copacabana y Huatajata (Olórtegui, 2011).

En este escenario geográfico operó, pues, y sigue operando, el puerto de Puno desde tiempos inmemoriales. En efecto, evidencias históricas señalan que balsas y embarcaciones de totora surcaron las aguas del lago Titicaca conducidas por los milenarios uros. Posteriormente, pueblos de culturas más avanzadas fabricaron embarcaciones de madera, provistas de vela y capaces de soportar grandes cargas. Durante la prolongada etapa colonial se utilizaron pequeños bergantines. Sin embargo, la segunda mitad del siglo XIX marcó un hito en la navegación de la zona, cuando se tuvo la certeza de que en el lago "podían y deberían navegar embarcaciones de mayor calado, tanto por orden de seguridad nacional como para fortalecer el comercio" (Olórtegui, 2011). Al respecto, el injustamente olvidado historiador limeño, Rosendo Melo (1847-1915), consigna datos interesantes en su pionero e interesante libro *Historia de la Marina de Guerra del Perú* que vale la pena transcribir y complementar con otros testimonios igualmente significativos[5]. En base a ellos vale la pena decir lo siguiente.

Históricamente, la navegación a vapor en el importante lago está vinculada al gobierno progresista del mariscal

Ramón Castilla. En efecto, antes de concluir su mando, despachó a Inglaterra una Comisión Naval presidida por el contralmirante Ignacio Mariátegui a fin de adquirir dos buques a vapor para la Armada Peruana, los mismos que deberían navegar en el lago Titicaca. La construcción fue encargada a la fundición James Watt y Compañía, empresa que, a su vez, subcontrató la construcción de los cascos de hierro forjado a la empresa Thames Ironworks and Shipbuilding Company. Estos cascos fueron hechos en los astilleros Cammel Laird Brooks Birkenhead de Inglaterra. Estos vapores llevarían los nombres de *Yavarí* y *Yapurá* (ríos de nuestra hoya amazónica).

Según refiere el comandante Orlando Olórtegui (2011), en el mes de octubre de 1862 llegó al puerto de Arica (vía el estrecho de Magallanes), a bordo del vapor *Mayola*, la carga con piezas o secciones de los indicados vapores "debidamente ensambladas y numeradas". Al año siguiente (setiembre de 1863), la carga fue trasladada a Tacna por ferrocarril y luego enviada a Puno por el teniente segundo José Manuel Silva, en lo que significó una tarea titánica al tener que atravesar los Andes (en un recorrido de aproximadamente 400 kilómetros), llevando el cargamento de 2 766 piezas, que pesaban un total de 210 toneladas, a espaldas de cargadores y a lomo de acémilas[6]. Llegaron a Puno a partir del 18 de noviembre del expresado año. El capitán de corbeta Ignacio Dueñas, fue el encargado de recibir las piezas y construir el muelle y apostadero donde debían ser armados los vapores, faena que tampoco fue fácil[7]. Infortunadamente, razones de diversa índole: cambio de gobierno, contratiempos en el traslado de la carga, incumplimiento de los transportistas (se cambiaron varios grupos), la guerra contra España en 1866, etc., entre diciembre de 1870 y marzo de 1872 se logró concluir el armado y botado al agua de los mencionados vapores. El Yavarí terminó de armarse el 25 de diciembre de 1870 "en un astillero rústico instalado en la bahía de Puno". El 14 de junio del año siguiente realizó su viaje de prueba a la isla Esteves[8]. El *Yapurá* concluyó de armarse el 18 de marzo de 1872 y su viaje inaugural lo efectuó en mayo del año siguiente. Ambos eran vapores de unas 130 toneladas y movidos a hélice; con ello, no solo se inició la navegación a vapor en el lago Titicaca con naves a hierro y gran calado, sino también se dio nacimiento a lo que se llamaría "La

Flota del Titicaca" y a conocerse el lago como "el lago navegable más alto del mundo" (Olórtegui, 2011).

Este mismo autor agrega lo siguiente: "El funcionamiento de los vapores *Yavarí* y *Yapurá* significó un importante impulso al desarrollo comercial y económico para el departamento de Puno, a pesar de que, en sus primeros años, al tener dificultad de conseguir en lugares cercanos al lago carbón mineral (que era el combustible ideal para los vapores), estos funcionaron utilizando excremento seco de llama, conocido en la zona con el nombre de 'taquia'. En los astilleros de Huaje, bajo la dirección de marinos peruanos, también se armaron dos embarcaciones tipo 'chatas', llamadas la primera *Hormiga* y la segunda, de mayor tamaño, *Don Juan*, adaptándose a esta una máquina de vapor, cuya finalidad era extraer el mineral boliviano, surcando el río Desaguadero hasta orillas del lago, para ser embarcado en los buques".

El muelle fiscal de Puno data igualmente de esos años. Según referencia del comandante Flórez Nohesell (1986) fue construido en 1865 por la Municipalidad del lugar "a vistas del próximo arribo de los vapores *Yavarí* y *Yapurá*"; su construcción fue realizada por unos 2 000 balseros nativos de la región a cargo de las autoridades leales y bajo la dirección técnica del oficial pisqueño Ignacio Dueñas. Tenía una extensión original de 420 metros de largo por 23 de ancho, con piedra caliza en sus muros y argamasa con relleno en el centro de cascajo y tierra. A fines de 1905 y a comienzos de 1906, la Peruvian Corporation, a la que se le concedió autorización para su administración, lo amplió en una extensión de 5,20 metros en su ancho, quedando en 28,20 metros que es su ancho actual. Esta ampliación se hizo con rieles y relleno de piedra y cascajo. Para facilitar las operaciones, se dragaron al lado norte y lado sur dos pozas; la primera de 170 metros de largo por 30 metros de ancho y la segunda de 90 por 25 metros.

En el puerto de Puno funcionaban algunas oficinas estatales cuyo establecimiento, asimismo, se remonta a la segunda mitad del siglo XIX. Por ejemplo, en 1862 fue instalado el Apostadero del Lago Titicaca que, posteriormente, fue elevado a la categoría de Capitanía de Puerto, siendo su primer jefe el citado capitán de fragata Ignacio Dueñas. Desde entonces y durante casi un siglo (1862-1974) se sucedieron los jefes y oficiales que aparecen en la siguiente página.

Capitanes de puerto de Puno: 1862-1975

C. de F. Ignacio Dueñas	1862-1864
C. de C. Manuel M. Melgar	1864-1866
C. de C. Ricardo Pimental	1866-1868
C. de C. Manuel M. Melgar	1868-1869
Tte. 2° Rómulo Espinar	1869-1875
C. de F. Manuel M. Melgar	1875-1887
C. de C. Manuel A. Sauri	1895-1899
C. de C. Francisco Balta	1899
C. de C. Alejandro Roldán	1899-1900
C. de F. Eduardo Hidalgo	1900-1903
C. de C. Lizardo Reyes	1903-1906
C. de C. Elías Higginson	1906
C. de F. Félix Seminario	1907
C. de C. Florentino Flores	1908
C. de C. Carlos García Rossell	1908-1910
C. de C. José M. Tirado	1910
C. de F. J. Enrique Dancuart	1910-1911
C. de F. Lizardo Reyes	1911-1914
C. de N. Augusto R. Pimental	1912-1920
Tte. 1° Jorge Gutiérrez	1920-1923
Tte. 1° Antonio Rodríguez Rabich	1923-1926
Tte. 1° José L. Arce	1926-1927
C. de F. Moisés R. Palza V.	1927-1928
C. de C. Antonio Rodríguez Rabich	1928-1931
Tte. 1° Víctor Ortiz Salas	1931-1933
C. de F. Reynaldo Velasco	1938-1940
C. de C. Luis G. Arce Mas	1940-1941
C. de C. Miguel Paulett A.	1941-1942
C. de F. Francisco Corrales Ayulo	1942-1943
C. de F. Víctor Ortiz Salas	1943
C. de F. Reynaldo Rojas Ruiz	1943-1947
C. de F. Antonio Rodríguez Rabich	1947-1953
C. de F. Antonio Rodríguez Rabich	1954-1956
Tte. 1° César R. Gonzalo González	1957-1958
Tte. 2° César A. Orrego Graner	1960-1961
C. de C. Óscar González	1961-1962
C. de C. Pablo Camogliano Larraín	1962-1964
C. de C. Héctor Beas Portillo	1964-1966
Tte. 2° Carlos Ramos Montoya	1966
C. de F. Pedro Gálvez Unzueta	1966-1968
C. de F. Jaime Pareja Lecaros	1968
C. de C. Mario Delgado Salcedo	1969
C. de C. Víctor Rodríguez Ortiz	1969-1971
C. de C. José S. González Díaz	1971
C. de C. Santiago Edgardo Ramírez Canaval	1972
C. de F. Fernando Torres Tesolini	1973
C. de F. Jorge Saz Pegorari	1974
C. de F. Andrés Bernales Drago	1975

FUENTE: FLÓREZ NOHESELL... *Monografía*... pp. 778-779.

Para los años sucesivos (posguerra con Chile) y hasta el advenimiento del siglo XX, Raúl Palacios (1991) ofrece una amplia información sobre el puerto de Puno que resulta útil y pertinente transcribir a continuación en una versión resumida.

Con fecha 27 de octubre de 1884, el director de Guerra y Marina solicitó urgentemente al capitán del puerto de Puno, una relación detallada de la historia, características y estado de las naves *Yapurá* y *Yavarí*. El Informe, con la indicación solicitada, lleva fecha 2 de noviembre y resulta de suma utilidad por los datos que contiene; presentamos algunos fragmentos del documento que se conserva en el Archivo Histórico de Marina. Dice:

> "Los vapores *Yavarí* y *Yapurá*, construidos en Inglaterra y transportados en piezas por la vía de Arica fueron armados en esta ciudad de Puno; el primero flotó el 25 de diciembre de 1870 y año y medio después el *Yapurá* dejó el varadero. El *Yavarí* emprendió su primer viaje el 31 de julio de 1872, el *Yapurá* lo verificó el 8 de agosto del año siguiente. Estos buques se emplearon un año en distintos reconocimientos y viajes aislados, hasta 1874 que se regularizó la navegación y el tráfico, obedeciendo a un itinerario en armonía a las necesidades del comercio. En aquella misma época (1871) principió a trabajar la draga que ha abierto el canal chico que comunica la bahía al canal grande donde reciben los vapores el resto de la carga, por carecer de suficiente fondo la bahía y el canal chico. El Supremo Gobierno celebró en 1877 el contrato con Douglas G. Speedier, a quien entregó los vapores, lanchas, factorías, oficinas y cuanto poseía el Apostadero; pero no habiendo cumplido este caballero las cláusulas de la Escritura respectiva en diciembre de 1881 el Gobierno lo dio por fenecido; nombró administrador de los vapores a D. Mariano Díaz, hasta el 28 de junio de 1883 que se firmó el contrato actual. D. José Manuel Braun, Superintendente de los Ferrocarriles de Arequipa, Cusco y Puno, a nombre y representación de D. Juan L. Thorndike, asumió la administración de los vapores, oficinas, etc. En enero del presente año, el señor Braun se presentó al Gobierno de Lima y firmó un nuevo contrato, aunque en esencia idéntico al anterior, en el que intervino el general Osma como delegado de ese Gobierno.
>
> El estado actual de los vapores es el que paso a exponer. El *Yavarí* terminó ahora tres meses de reparación completa, habiendo cambiado calderas; actualmente se ha colocado sombreros a estas y desde el próximo viernes continuará el tráfico a Chililaya. El *Yapurá* tiene las calderas en malísimas condiciones y debe cambiarlas próximamente en cumplimiento de una de las cláusulas del contrato. Estos vapores tienen capacidad para alojar cada uno de ellos veinte pasajeros de cámara; doble número en cubierta y 1 200 quintales de carga; las hornillas se alimentan con yareta, bosta o carbón de piedra. Cada quintal de carga paga S/. 0,50 a 0,80 de flete, además de 10 centavos de lanchaje y otro tanto de muellaje. Para el servicio de los vapores hay una lancha a vapor y los de carga; el servicio del muellaje se verifica con la cuadrilla de matriculados sujetos a un jornal fijó; estos

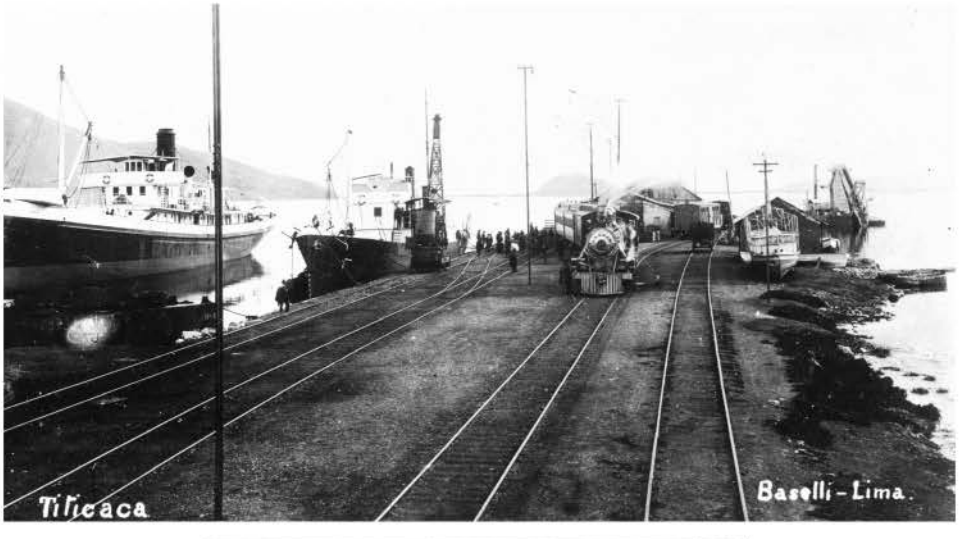
mismos sirven en las lanchas. Existen dos talleres, el de herrería y el de carpintería para los trabajos más urgentes; en los demás casos manda a la Empresa a la Maestranza de Arequipa o verifica las otras en esa factoría…"[9].

En este mismo documento se consigna la siguiente nómina de los empleados de la Empresa de Navegación en el lago Titicaca con sus respectivos emolumentos:

Oficina	
1 agente	200 (mensuales)
1 tenedor de libros	100
1 amanuense telegrafista	50
1 guarda almacén, jefe de la cuadrilla	60
1 guardián del muelle	16
Vapores	
1 capitán	100
1 contador	70
1 maquinista	80
1 guardián	20
7 marineros c/u	16
2 fogoneros	25
2 carboneros	16
1 cocinero	20
1 ayudante de cocinero	14
1 mayordomo	20
1 mayordomo ayudante	10
Lancha	
1 maquinista	60
1 timonel	16
Draga	
1 maquinista	60
20 hombres cada día c/u	70

En su *Memoria* de 1886 el ministro Borgoño daba a conocer la decisión del gobierno de restablecer el Apostadero del lago Titicaca y de instituir la jefatura correspondiente (Decreto Supremo de 10 de agosto de 1886). Esta última estaría conformada por un jefe y un ayudante que "además de desempeñar la capitanía del puerto principal, tendrá a su cargo la vigilancia de todas las caletas de dicho lago en el territorio de la República y ejercerá la inspección y supervigilancia de los buques del Estado que navegan en esas aguas". Con fecha 18 de octubre del mismo año, el capitán de fragata Rómulo Espinar (profundo conocer de la zona) fue encargado de la jefatura del mencionado Apostadero[10]. Al poco tiempo,







Departamento de Puno: La Plaza Principal de Juliaca - El Puerto de Puno en el Lago Titicaca y el vapor *Yavarí*. (*El Perú en el Primer Centenario de su Independencia.* Berlín, 1922).

recibió del director de Marina, capitán de navío José Sánchez Lagomarsino, una comunicación que decía: "Por encargo del Señor Ministro debo hacer a US. las prevenciones siguientes en el desempeño de su cargo. Al restablecerse la Jefatura del Apostadero del Lago Titicaca, ha tenido en cuenta el Supremo Gobierno el desarrollo y progreso que promete la navegación de ese lago con motivo del incremento comercial entre el Perú y Bolivia que se verifica hoy por la vía de Mollendo y Puno. A fin de cautelar los intereses del Fisco en la navegación y tráfico de las caletas del lago, se hace preciso extender la jurisdicción marítima a todas ellas; dictando de acuerdo con la autoridad departamental, las providencias precisas para establecer el régimen reglamentario vigente sobre servicios de puerto, en cuanto sea compatible con las condiciones de ese Apostadero. De todas las providencias dará US. cuenta constantemente a este despacho para su aprobación respectiva. Con el objeto de dar cumplimiento al deber que está señalado al Jefe del Apostadero de las cláusulas de contrato de navegación actual hasta nueva resolución del Supremo Gobierno; y de la omisión de ella dará cuenta al Prefecto del Departamento. Mientras funciona, conforme a las ordenanzas, la Comandancia General de Marina se entenderá directamente con la Dirección de Marina por todo lo referente al ramo, procediendo en conformidad al reglamento de capitanía vigente. En todo lo del servicio público en ese lago dependerá exclusivamente del Prefecto del Departamento. Convendrá, asimismo, levantar el plano hidrográfico del lago con indicación especial de sus caletas más importantes, islas y fondo de sus contornos. En resumen, US. propondrá a este Despacho todas las obras indispensables para el mejor servicio del Apostadero". Como ayudante de la jefatura se nombró al alférez de fragata Adolfo Gamero, quien falleció el 10 de agosto de 1887 cuando desempeñaba esa función.

En ese mismo año de 1887, el ministro Torrico daba cuenta a las Cámaras del significativo incremento registrado en la navegación del lago, debido fundamentalmente a la "eficaz exploración practicada en el río Desaguadero por el Director de la Empresa de los Ferrocarriles de Mollendo a Puno y de los vapores del lago". Igualmente, comunicaba la construcción en Arequipa de un "vapor especial para servicio en el susodicho río, lo que permitirá llevar nuestro comercio hasta las entrañas de Bolivia, atrayendo así el tráfico de Mollendo a Puno y estrechando nuestros vínculos e intereses comerciales con la

vecina República". Por último, manifestaba que el estado del servicio y conservación de los ya casi legendarios vapores *Yavarí* y *Yapurá* (este último ya en posesión del gobierno desde enero) "nada dejaban que desear"[11].

Por esta época (setiembre de 1887) los diputados Evaristo Chávez Tovar y Francisco del Águila, por intermedio de la Secretaría de su Cámara, solicitaron al ministro de Guerra y Marina "todos los documentos originales referidos a los vapores del lago Titicaca, desde 1882 hasta la fecha", así como un "informe sobre la condición en que se hallaban los indicados vapores y el producto que ellos rinden al Estado". Al mes siguiente, el Congreso votó por la anulación del contrato merced al cual Juan L. Thorndike explotaba dichos vapores. Así se dio a conocer al Presidente de la República en comunicación de 25 de octubre, que a la letra dice:

> "Excmo. Señor:
> El Congreso, atendiendo a que no es legal el título en virtud del cual Don Juan L. Thorndike posee y explota en su provecho los vapores nacionales del lago Titicaca;
> Ha resuelto:
> Art. 1º El Poder Ejecutivo procederá a reasumir la libre disposición de los vapores de propiedad nacional que navegan en el lago Titicaca, exigiendo cuentas de los que los han administrado en provecho propio.
> Art. 2º El mismo Poder Ejecutivo convocará a la brevedad posible una licitación con el fin de arrendar los mencionados vapores bajo condiciones que favorezcan al Fisco y al comercio..."

Casi a fines de dicho año, *El Comercio* informaba de un "hecho curioso" que ocurría en el lago Titicaca con los indígenas balseros, según el corresponsal, la capitanía del puerto cobraba a cada balsero 35 centavos por la expedición del boleto de navegación, imponiendo como pena al que no adquiriese tal boleto, la destrucción de su embarcación. Esta denuncia tenía la explicación siguiente: el jefe del apostadero y capitán de puerto había matriculado (ciñéndose a las disposiciones del Reglamento del Caso) a los balseros de su jurisdicción, cobrando los derechos que dicho Reglamento proveía por concepto de inscripción o matrícula. Lamentablemente, en esta ocasión primó el criterio legal sobre la situación real y humana de esa gente. La reacción fue inmediata: los balseros optaron por considerarse "desligados de la obediencia al gobernador del Distrito" y, posteriormente, "sin el deber de pagar las contribuciones fiscales conforme a la ley"[12]. Aunque insignificante para otro tipo de trabajador portuario, la medida sin duda afectaba

la paupérrima economía de los indígenas. Así lo entendió el prefecto cuando en otra parte de su oficio mencionado, solicitó al Supremo Gobierno "se digne exceptuar del pago de aquellos derechos de inscripción a los indígenas, por cuanto su miseria notoria no les permite pagar, aunque sea una pequeñez, fuera de las contribuciones cuyo valor consiguen con afán e ímproba penuria, mucho más cuando su industria nada les produce". Con fecha 25 de noviembre, el ministro Mujica ordenó exceptuar a dichos balseros del pago del derecho de matrícula, quedando "obligados al pago de la contribución personal y demás establecidas por la ley".

Estado de buques y otras embarcaciones surtas en el Lago Titicaca: 1884

Aparejo	Nación	Nombre	Toneladas	Tripulación	Anotaciones
Vapor	Peruana	*Yapurá*	145	19	Casco de fierro, calderas en muy mal estado; se ocupa actualmente del tráfico.
Id.	Id.	*Yavarí*	145	10	Igual al anterior; recién reparado; camina 10 millas a la hora; está parado por falta de tráfico.
Pailebot	Id.	*Aurora*	50	---	En desarme por desacuerdo de coherederos.

Embarcaciones menores

Lancha de fierro *D. Edmundo*, antiguo remolcador sin máquinas	
Lancha de fierro	Nº 1 de 10 toneladas
Lancha de madera	Nº 2 de 15 toneladas
Lanchas al servicio de la empresa	
Lancha de madera	Nº 3 de 20 toneladas
Lancha de madera	Nº 4 de 20 toneladas

FUENTE: *Archivo Histórico de Marina*.

Ante una consulta de otra naturaleza de la que acabamos de describir, pero que requería urgente delimitación, el 16 de diciembre de 1887, se expidió la siguiente resolución:

> "Vista la consulta del Jefe del Apostadero y capitán de puerto de Puno y el anterior informe de la Junta Superior de Exámenes de Marina y teniendo en consideración que en el artículo 7º del título preliminar del tomo 1º del Código Naval dispone que el Comandante del Apostadero tiene, en el territorio de su jurisdicción, las mismas atribuciones, facultades y deberes que un Comandante General de Departamento.
> Se resuelve:
> Que es el Jefe del citado Apostadero a quien compete llenar todas las funciones que, según el Reglamento de Capitanías, corresponden al Comandante General y al Jefe del Tercio Naval para la nacionalización de buques y expedición de pasavantes, matrículas y demás documentos de mar de las embarcaciones menores de 50 toneladas; debiendo para los buques de mayor porte, tramitar los expedientes respectivos y remitirlos al Ministerio de Hacienda para que se expida la correspondiente patente mercantil de navegación; y en cuanto a la autoridad que debe otorgar a los buques la licencia de salida, se sujetará a lo dispuesto en la resolución de 29 de agosto de 1877"[13].

Atendiendo a la Resolución Legislativa de 25 de octubre antes citada, el gobierno de Cáceres expidió (2 de enero de 1888) la resolución por la que se nombraba en comisión al Director de Marina, capitán de navío José Sánchez Lagormarsino, para tomar posesión de los vapores *Yavarí* y *Yapurá* bajo inventario "con todos sus enseres, embarcaciones y demás útiles que les pertenecen". Asimismo, se le ordenó organizar en el acto "la nueva administración por cuenta del Estado, actuando en coordinación con la comisión interventora de los Ferrocarriles de Mollendo a Puno, en lo referente al tráfico y a las tarifas respectivas". Finalmente, se le instruyó para proponer "las bases para el arrendamiento en subasta pública de los indicados vapores"[14]. En las primeras semanas de mayo de 1888, se dispuso por Resolución Suprema que la administración de vapores del lago Titicaca quedase bajo la dependencia de los Ferrocarriles de Arequipa y Puno. Por otra semejante de 28 de junio –según consta en la Orden General de la Armada Nº 27 de ese fecha– se nombró subadministrador y Agente General en Puno de los vapores del lago Titicaca, al capitán de navío Nicolás Portal, quedando "subordinado a la administración general de los Ferrocarriles y Vapores". Finalmente, por resolución de 9 de octubre, fueron nombrados pilotos de los vapores *Yapurá* y *Yavarí* el alférez de fragata Benjamín de la Haza y el guardiamarina Javier García Maldonado, respectivamente. Por otro lado, la información del propio Sánchez Lagormarsino en

su *Relación de las embarcaciones que se encuentran a flote en el lago Titicaca*, publicado el 1º de abril de 1888 en la *Memoria* de *Guerra y Marina* de ese año, nos presenta la siguiente relación:

- Vapor nacional *Yavarí* de 122,95 toneladas. Construido en Inglaterra en 1864. Lanzado al agua, en Puno, el 25 de diciembre de 1870. Reparado y cambiadas sus calderas por el contratista Thorndike en 1884. Pertenece al Estado.
- Vapor nacional *Yapurá* de 122,95 toneladas. Construido en Inglaterra en 1864. Lanzado al agua, en Puno, el 19 de marzo de 1872. Reparado y cambiadas sus calderas por el contratista Thorndike en 1884. Pertenece al Estado.
- Lancha de fierro a vapor *María* de 10 toneladas. Pertenece al Estado desde 1887. Reparada su máquina por el contratista Thorndike.
- Una lancha de fierro cubierta de madera de 12 toneladas. Pertenece al Estado.
- Dos lanchas de madera pellin inservibles. A pique en el muelle de Puno.
- Goleta nacional *Aurora del Titicaca* de 24,58 toneladas. Propiedad del señor Agustín Tovar.
- Tres chatas pequeñas de pino. Pertenecen al señor Juan L. Thorndike. No son apropiadas para el servicio de carga y descarga.

En el río Desaguadero

- Casco de fierro, antes vapor *Edmundo*. En mal estado. Pertenece al Gobierno desde 1877. Sus calderas existen en Puno.
- Chata de fierro a vapor *Desaguadero* de 48 toneladas. Echada al agua en 1887. Propiedad de Thorndike.
- Lancha de fierro a vapor *Sun Beam* de 12 toneladas. Echada al agua en 1884. Perteneciente a Thorndike.
- Cinco chatas de fierro para carga. Propiedad de Thorndike.

En Chililaya

- Una lancha de madera de 10 toneladas. Propiedad de Nicolás López.

En abril de 1891 el corresponsal de *El Comercio* en Puno comunicaba el inicio de la construcción de vapores destinados a mantener el importante tráfico entre el norte y centro de Bolivia y la costa de Mollendo, por medio del río Desaguadero y el lago Titicaca. Un año después, el vice cónsul inglés en Mollendo decía: "Un barco con capacidad de 260 toneladas, el *Coya*, ha sido llevado al lago Titicaca donde actualmente

se está rearmando, la quilla se colocó el 15 de julio pasado y estará listo para entrar en servicio por el lago en marzo de 1893. También se están armando dos dragas en la desembocadura del río Desaguadero para facilitar la navegación de este río hasta Nasucara, puerto que dista unas 5 leguas de Oruro, y que bajará al lago los productos de esa ciudad y de Corocoro. Con estas mejoras se habrá hecho algo para contrarrestar la competencia vía Antofagasta, pero se ha perdido tiempo muy valioso y la ruta chilena tiene la delantera y la mantendrá por algún tiempo"[15].

En un oficio reservado de 11 de noviembre de 1895, al ministro de Guerra y Marina, el Secretario de la Cámara de Diputados le informaba de un percance intencional sufrido por el vapor nacional *Yapurá* de manos chilenas. Decía así: "En la sesión secreta de 8 de los corrientes, manifestó el Honorable Sr. Noriega, diputado por Azángaro, que tenía conocimiento de que el choque sufrido por el *Yapurá* no fue un hecho casual, sino intencionalmente producido por una comisión de chilenos, y que a pesar de esto, no se había tomado ninguna medida al respecto. Pidió en consecuencia, nos dirigiéramos a US., a fin de que se hiciera directamente responsable a la Peruvian Corporation por cualquier accidente que pudiera ocurrir a los vapores del lago Titicaca"[16].

Durante el año financiero que concluyó el 30 de junio de 1897 –señalaba el súbdito inglés Alfred St. John– los ingresos por concepto de tráfico ferroviario y muelles en los que tenía intereses la Peruvian Corporation y de la navegación del lago Titicaca y el río Desaguadero ascendieron a la suma 306 222 libras, mientras los gastos fueron 220 989 libras. Los vapores de la Peruvian –de acuerdo al mismo testimonio– eran conducidos por oficiales y marineros peruanos. Los ferrocarriles, al igual que los buques a vapor, se hallaban en condiciones "sumamente eficientes"[17]. A fines del siglo XIX, el gobierno mediante un decreto prohibió al Concejo Provincial de Puno el cobro de derechos de muelle sobre las mercaderías en tránsito hacia Bolivia, como se había venido haciendo.

En 1904, el mencionado funcionario inglés (Alfred St. John) informaba del pedido hecho a Inglaterra de un barco de 690 toneladas para el servicio en el lago. Sería llevado en piezas para ser rearmado posteriormente en Puno. Al año siguiente el mismo funcionario daba cuenta de esta acción, acompañando otros datos interesantes: el vapor podría acomodar 45 pasajeros en primera clase y podría, asimismo, efectuar la travesía de Puno a Huaqui en 10 horas. De igual manera, estaría provisto

de luz eléctrica y de todas las instalaciones necesarias para la comodidad de los pasajeros.

En su Informe de los años 1906-1907, otro funcionario de la misma nacionalidad, Lucien Jerome, advertía que las ganancias netas de los barcos que hacían el servicio en el lago durante 1905 habían sido de 137 749 soles contra 330 102 soles del año anterior, vale decir, una disminución de 192 353 soles. Este resultado –de acuerdo a la versión oficial recogida por Jerome– se debía a los siguientes motivos: 1º la merma de la carga en general de unas 11 973 toneladas; 2º las reducciones en las tarifas que no fueron compensadas con el aumento esperado del tráfico; 3º el aumento en los gastos de tráfico (mayores salarios, mayor número de empleados y oficiales contratados, alza del precio del combustible, etc.); y 4º la reducción de las tarifas del ferrocarril boliviano para el transporte de materiales de construcción.

Para concluir con el análisis histórico del puerto de Puno correspondiente a los años 1884-1907, debemos referirnos sucintamente a la acción de Juan L. Thorndike en el lago Titicaca. Sin duda alguna, especial mención en la historia de la navegación lacustre en ese periodo corresponde a la labor desplegada en forma tesonera y decidida por este personaje. Hombre de "mucho temple" y "de probada osadía", Thorndike supo mantener exitosamente y por mucho tiempo la navegación comercial entre ambos países, administrando por varios años los vapores nacionales *Yavarí* y *Yaparú*. Fue Thorndike quien proyectó el aprovechamiento del río Desaguadero, estableciendo en él la navegación particular; además, era el dueño de la flota que cumplía ese servicio. A ello debemos agregar su vinculación directa con la Peruvian Corporation en la administración de los ferrocarriles del sur. Refiriéndose a la labor de este personaje y a sus dotes empresariales, a principios de 1888 decía Sánchez Lagomarsino: "Cábeme observar que, en este orden, se deja sentir por el indicado Thorndike, las huellas de su buena fe…; en cuanto a la organización de la navegación se hace notar el espíritu de empresa con que ha logrado desarrollar el comercio entre Perú y Bolivia"[18].

Que tuvo detractores y enemigos en Lima como en Puno, no cabe la menor duda; que cometió excesos o arbitrariedades en esos lejanos parajes, tampoco puede decirse lo contrario. Pero que logró impulsar la actividad lacustre en sus dominios durante mucho tiempo es, igualmente, algo innegable a la luz de los testimonios de la época.

Movimiento de buques y vapores en el puerto de Puno: octubre y noviembre de 1884

Octubre								
Entradas								
Día	Aparejo	Nombre	Bandera	Pasajeros	Tripulación	Toneladas	Carga	Procedencia
2	Vapor	*Yapurá*	Peruana	6	19	145	Lastre	Chillaya
6	"	"	"	5	"	"	Tabaco	"
14	"	"	"	3	"	"	Coca	"
20	"	"	"	12	"	"	Lastre	"
23	"	"	"	43	"	"	Tropa	Juli
27	"	"	"	1	"	"	Fruta	Chillaya

Salidas								Destino
3	"	"	"	9	"	"	General	Chillaya
10	"	"	"	5	"	"	"	"
17	"	"	"	6	"	"	"	"
21	"	"	"	5	"	"	Tropa	Juli
24	"	"	"	7	"	"	General	Chillaya
31	"	"	"	12	"	"	"	"

Noviembre								
Entradas								
Día	Aparejo	Nombre	Bandera	Pasajeros	Tripulación	Toneladas	Carga	Procedencia
3	Vapor	*Yapurá*	Peruana	2	19	145	Lastre	Chillaya
10	"	"	"	6	"	"	"	"
12	"	"	"	6	"	"	Lana	Moho
17	"	*Yavarí*	"	8	"	"	Lastre	Chillaya
24	"	"	"	4	"	"	"	"
28	"	"	"	4	"	"	"	Moho

Salidas								Destino
7	"	*Yapurá*	"	6	"	"	General	Chillaya
11	"	"	"	6	"	"	Lastre	Moho
14	"	*Yavarí*	"	4	"	"	Azúcar	Chillaya
21	"	"	"	2	"	"		"
26	"	"	"	2	"	"	Lastre	Moho
28	"	"	"	4	"	"	General	Chillaya

(Oficio de la Prefectura y Comandancia General del Departamento de Puno de 6 de diciembre de 1884, al Director de Guerra y Marina).

Por Decreto Supremo de 31 de octubre de 1914, se suprimió la Comandancia Principal de las Milicias Navales y Jefatura del Apostadero del lago Titicaca. El capitán de puerto de Puno asumió la jefatura del mencionado Apostadero. (*Legislación Militar*. Lima, T. 8, p. 242). Al año siguiente, el Apostadero y la Capitanía de Puerto fueron suprimidas, a su vez, por Resolución Suprema de 15 de setiembre de 1915. El capitán de puerto entregó el cargo a la Comandancia del Resguardo (*Legislación Militar*. Lima, T. 9, p. 346).

B. OTROS PUERTOS LACUSTRES

Además del indicado puerto de Puno que hemos examinado en apartado anterior, en la década de 1920 existían en el lago Titicaca otros puertos como el de Vilquechico, Moho, Conima, Juli, Ilave, Pomata, Yunguyo y Desaguadero. (*Almanaque* de *El Comercio*. Lima, 1928). Infortunadamente, se adolece de la información suficiente que nos permita examinar no solo sus características, sino también el rol que cada uno de ellos desempeñó antes y durante el Oncenio. Algunas y ligeras referencias encontramos en los informes que, en determinadas oportunidades y a solicitud de las instancias superiores, elevaron los oficiales a cargo de la Capitanía de Puerto.

2. EL COMERCIO LACUSTRE

A. EL TRÁFICO BINACIONAL: PERÚ-BOLIVIA

En su libro medular citado en las páginas precedentes, Rosendo Melo refiere que en el Perú de fines del siglo XIX y comienzos del XX no eran escasos los lagos, pero solo se tenía noticias de navegación sistemática en dos de ellos: Junín y Titicaca; pero, sin duda alguna era en este último donde la actividad lacustre mostraba un desarrollo considerable y constante[19]. En efecto, las referencias históricas señalan que desde el final de la década de 1860 (para ser más exactos a partir de 1867) quedó establecida en el lago Titicaca la navegación a vapor, operándose desde entonces un activo e intenso tráfico comercial entre el puerto peruano de Puno (terminal del ferrocarril de Mollendo) y el puerto boliviano de Huaqui, conectado igualmente por ferrocarril con el Alto de La Paz[20]. Por larga temporada los vapores *Coya* y *Yavarí* cumplieron este movimiento internacional. El tráfico entre los dos puertos citados

se hacía regularmente tocando en todos los puertos del lago una vez por mes. Además, la Empresa de los Ferrocarriles del Sur contaba con los vapores *Yapurá*, y *Don Juan* y *Desaguadero* que hacían, principalmente, el servicio en el río Desaguadero.

Idéntico panorama nos describe el *Almanaque de El Comercio*, cuando en su edición del año 1928 dice: "La navegación en el lago Titicaca se hace en cuatro vapores que pertenecen a la Peruvian Corporation, la que también explota el ferrocarril de Mollendo a Puno. De esta ciudad, principal puerto peruano del expresado lago, parten las naves que hacen el tráfico lacustre y después de tocar en Juli, Pomata, Tiquina y otros puertos peruanos y bolivianos, llegan a Huaqui, principal puerto de Bolivia, de donde parte finalmente el ferrocarril para La Paz. Embarcaciones más pequeñas navegan por el Desaguadero, especie de río o canal que lleva las aguas del lago Titicaca al lago Aullagas o Poopó".

Ciertamente, en el tráfico comercial lacustre entre Perú y Bolivia a través del lago Titicaca, el puerto de Mollendo por entonces (a partir de 1871 hasta inicios de la segunda mitad del siglo XX), se constituyó en el centro de la actividad, y comercial del movimiento marítimo de nuestro país en general. Por ejemplo, las estadísticas para el Oncenio indican el siguiente movimiento de carga (toneladas métricas) a través de dicho puerto:

Rubros / Años	1919	1923	1928
Importación (Perú)	101 649	60 796	96 811
Exportación (Perú)	14 482	25 497	32 742
Bolivia	25 033	11 472	21 209

Por otro lado, hay que mencionar que el protocolo sobre reglamentación del tráfico a Bolivia por Mollendo (firmado en Lima el 20 de agosto de 1885) estableció el libre tránsito de mercaderías destinadas a Bolivia y de los productos que dicha República exportara como: coca, café, lanas, cascarilla, cueros, hierbas medicinales, tabacos, cacao, minerales de plomo, cobre, plata, bismuto, pastas de plata y oro, etc. La vigencia de este protocolo fue prolongada.

Finalmente, hay que agregar que, en la *Memoria* correspondiente al año de 1925, el ministro de Hacienda incluyó el siguiente cuadro con cifras (en libras esterlinas) de la navegación en el lago Titicaca:

Rubros / Años	1922-23	1923-24	Diferencia	%
Entradas brutas	34 557	36 189	+ 1 632	+ 4,72
Gastos de explotación	19 794	27 401	+ 7 607	+ 38,43
Entradas netas	14 763	8 789	- 5 974	- 40,47

De acuerdo a la misma fuente, los fletes en relación con los del año anterior, mostraban un aumento de 3 506 toneladas, habiendo, asimismo, el número de pasajeros ascendido a 8 746 contra 7 224 del año precedente. El aumento en el gasto –en su opinión– "dependía principalmente del costo e instalación de un nuevo caldero a petróleo en uno de los vapores".

NOTAS AL CAPÍTULO III

1. En el Perú, la actividad lacustre se reduce primordialmente a la navegación en el lago Titicaca; sirve de medio de comunicación entre nuestro país y la República de Bolivia, como veremos en el presente capítulo.
2. El significado de su nombre no está del todo aclarado. Según se afirma, tomó el nombre de una de las islas más grandes llamada "Titicaca", "Sol", "Inti" o "Aymartaru". El inca Garcilaso de la Vega habla del "cerro de plomo": de *titi* (plomo) y *qaqa* (cerro). También fue denominado por los naturales Tartaptatacotta, que en aymara quiere decir "lago formado por la reunión de las aguas" o "lago del cataclismo", de acuerdo a la opinión del filólogo e historiador puneño Belisario Cano. Sea cual fuere el significado, lo cierto es que de antaño el hombre del Collao lo reverenció convirtiéndolo en fuente matriz de sus dioses. Posteriormente, los incas crearon la leyenda de Manco Cápac y Mama Ocllo salidos de sus aguas. Por eso se le tiene como el "Lago Sagrado".
3. Las aguas del lago Titicaca moderan el clima de sus costas, zonas que son menos frías que el resto de la meseta del Collao. Ejemplo de ello es la temperatura media anual en la ciudad de Puno (a orillas del lago) que es de 8,4° C con máximas de 16,4° C y mínimas de –1,3° C, mientras que, en la ciudad de Juliaca, que está a la misma altitud que Puno, pero aproximadamente a 25 kilómetros del lago la temperatura anual no supera los 7,1° C, con máximas de 21,5° C, pero mínimas de hasta –16,8° C. Esta benéfica influencia del Titicaca propició desde épocas prehispánicas, que la población se concentrara en sus orillas. La razón de ser de este fenómeno climático es la propiedad de las aguas de retener el calor acumulado durante el día en un lapso mayor que la tierra, calor que liberan durante las frías horas de la noche para moderar la temperatura (Peñaherrera, 2004).
4. Se trata de una cuenca endorreica, es decir, de una cuyas aguas no van a desembocar a ningún océano.
5. Rosendo Melo Moreno nació en Lima el 1º de febrero de 1847 durante el primer gobierno de Ramón Castilla. Fue bautizado en la parroquia del Sagrario el 28 del mismo mes y año. Era hijo de Francisco Melo (de ascendencia portuguesa) y de Lucía Moreno. Realizó estudios en el renombrado Colegio Naval Militar, del que salió graduado como guardiamarina. Hacia 1866 tenía 19 años de edad y servía con ese grado a bordo del transporte *Chalaco*, que había arribado al Callao en marzo "con artillería gruesa embarcada en Panamá". Participó en el Combate del Dos de Mayo, siendo felicitado por su valiente desempeño. Infortunadamente, los cambios políticos, el desarme de la escuadra y la enfermedad de malaria que lo atacó, lo llevaron a solicitar

su baja. Años más tarde se dedicó a navegar en la marina mercante como piloto por un tiempo prolongado. Volvió al servicio naval al empezar la guerra con Chile, asumiendo el mando de la brigada de 125 marineros que debía vigilar las operaciones desde la isla de San Lorenzo. Posteriormente, y merced a su notable desempeño frente a dicha brigada, fue nombrado por el presidente Piérola, Jefe de Vigías del Arsenal Naval. Concluido el conflicto (y prácticamente desaparecida la Marina de Guerra) se dedicó nuevamente a la marina mercante hasta casi las postrimerías del siglo XIX, en que decidió radicar en el Callao. Allí llevó una vida modesta, privado de suficientes medios económicos. Desconoció eso que Manuel González Prada combatió toda la vida: "El arte de comer en todas las mesas". A partir de entonces, desempeñó diversos cargos *ad honorem* en instituciones culturales. Perteneció a la junta directiva de la Sociedad Geográfica de Lima. Fue uno de los fundadores del Instituto Histórico del Perú creado por el presidente José Pardo en 1905. Ejerció varios años la presidencia de la Junta Departamental del Callao y fue miembro de la Beneficencia Pública del lugar; como periodista fue corresponsal del diario *El Comercio* en dicho puerto. Promovió la fundación de la Sociedad de Marina y editó *El Auxiliar del Comercio* (1901-1908), con los textos legales y las informaciones que la actividad comercial podía requerir y, en particular, las estadísticas de la aduana y del movimiento mercantil. Fue bibliotecario de la Cámara de Comercio del Callao. Fundador de las primeras escuelas nocturnas en dicho lugar. Escribió diversas e importantes publicaciones de carácter histórico-geográfico como: *Los piratas y el antiguo Callao; Derrotero de la costa del Perú; Apuntes marítimos; Historia de la Marina de Guerra del Perú* (su obra medular en 3 tomos); *El Callao: monografía histórico-geográfica; Hidrografía del Perú; Un gran problema geográfico económico nacional; Apuntes para la irrigación del valle de Chira*. También escribió obras de índole literario (novelas) como El *destino* y *Dorila*. En los últimos años de su vida se dedicó a la atención de un pequeño taller tipográfico. Falleció en Lima el viernes 26 de noviembre de 1915 víctima de una neumonía. Tenía 68 años de edad. Al fallecer, una revista de la época afirmó que al cerrar los ojos "dejaba como único patrimonio a los suyos la orfandad y el hambre". A raíz de su deceso, *El Comercio* le dedicó una extensa y sentida semblanza necrológica que empieza diciendo: "Después de penosa dolencia dejó de existir anoche, a las nueve, en esta capital, el señor Rosendo Melo. Fue el señor Melo un miembro distinguido de la marina nacional, un espíritu culto, un escritor ilustrado, un amigo sincero y leal. De carácter apacible y tranquilo, se deleitaba en sus trabajos y en sus estudios, sin ambiciones y sin luchas. Pasó por la vida como lo que era, como un ser bueno e inteligente, que no sabía ni quería despertar desafectos ni rencores. Sus amigos, que eran muchos, le verán desaparecer con dolor; los hombres de estudios verán en su muerte el fin de uno de los más sinceros cultores de la historia patria, de los más serios, circunspectos y modestos colaboradores de la ciencia en el Perú" (*El Comercio*. Lima, 27 de noviembre de 1915). Además de la citada semblanza hemos utilizado la información de los siguientes autores: Milla Batres (1986); Tauro (2001); Ortiz y Castañeda (2007).

6. José Manuel Silva Gil nació en Lima en 1835. Eran sus padres Remigio Silva y María Gil. En 1855, a los 20 años de edad, ingresó al Instituto Naval Militar, recibiendo el despacho de alférez de fragata en 1857. Se embarcó

en el *Ucayali*, participando en las acciones contra la *Apurímac* y las otras naves levantadas a favor de Vivanco. Tomó parte en la campaña contra el Ecuador a bordo del *Huaraz* (1858-1859) y en el Combate del Dos de Mayo. Durante el conflicto de 1879 fue capitán de puerto de Salaverry y después sirvió como capitán de puerto de Malabrigo, Chimbote, Santa y Cerro Azul. Fue también segundo del *Constitución*. Ascendió a capitán de navío graduado en 1894. Seis años después, falleció en el Callao el 20 de mayo de 1900 (Ortiz y Castañeda, 2007).

7. Nacido en Pisco en 1830, Ignacio Dueñas desde muy joven empezó a navegar en buques mercantes (peruanos y extranjeros) tanto a Estados Unidos como a Europa. Realizó estudios profesionales en el Colegio Naval de Génova y en la Academia Naval de Annapolis (Norteamérica). Se encontraba en Gran Bretaña cuando ingresó al servicio naval peruano, como marinero de la fragata mixta *Amazonas*, entonces en construcción. En febrero de 1853 (a los 23 años de edad) fue promovido a artillero ordinario y dos meses después a guardiamarina, pasando en esa clase a la *Mercedes* donde permaneció hasta enero del año siguiente. Viajó a Chile. En 1855 fue ascendido a teniente primero y embarcado nuevamente en la *Amazonas*. Zarpó en dicha nave en 1856, desembarcando en Hong Kong; retornó en mayo de 1857. Al mes siguiente tomó el mando del *Tumbes*, participando en la campaña contra el Ecuador (1858-1859). En 1863, ya como capitán de fragata, fue jefe de la comisión encargada de explorar y navegar el lago Titicaca; un año después viajó a Estados Unidos para traer la maquinaria que serviría para reflotar al *Callao*, hundida junto con el dique flotante. Regresó a ese país como parte de la comisión de compra de los monitores. A su retorno al Callao fue nombrado vocal de la Junta de Reconocimiento, cargo en el que permaneció hasta su licencia definitiva en enero de 1870. Falleció en Cajamarca el 17 de noviembre de 1877, a la temprana edad de 47 años (Ortiz y Castañeda, 2007).
8. El primer capitán del *Yavarí* fue el teniente 1º Rómulo Espinar y tres generaciones de ese apellido comandaron los barcos del lago (Rómulo Padilla, 1974). Rómulo Espinar Rueda nació en Lima en 1841. Fueron sus padres José Domingo Espinar (general colombiano) y Lorenza Rueda. En agosto de 1854 (a los 13 años de edad) ingresó al Instituto Naval Militar como alumno cursante. Dos años después, como guardiamarina, fue embarcado en la *Amazonas* para realizar el célebre viaje de circunvalación. Participó en la campaña contra Ecuador a bordo de la *Callao*, ya con el grado de alférez de fragata. En febrero de 1865 fue enviado en comisión al Apostadero de Puno, tomando parte en el traslado desde Arica de las piezas del *Yavarí* y *Yupará*. Fue desterrado brevemente a Chile por el presidente Mariano I. Prado. A su retorno fue nombrado ayudante del capitán de puerto de Arica. En 1866, ya como teniente primero, retornó al lago Titicaca, encargándose del armado del vapor *Yavarí*, cuyo mando –ya se dijo– fue el primero en ejercer. Permaneció en la zona seis largos años, regresando al Callao. Solicitó licencia y en julio de 1878 retorno a Puno para servir como capitán de puerto. Ascendió a capitán de fragata 10 años después. Falleció en Puno el 27 de julio de 1897 a los 56 años de edad (Ortiz y Castañeda, 2007).
9. En una curiosa crónica reproducida por el periódico *El Caplina* de Tacna en su edición del 18 de abril de 1886, hallamos la siguiente referencia sobre los mencionados vapores. Dice: "Los vapores *Yavarí* y *Yapurá*,

los únicos que hoy navegan en el lago Titicaca, son de propiedad del gobierno peruano y están administrados por la Empresa del Ferrocarril. Creemos que no rinden ninguna renta en beneficio del erario nacional. Que esos vapores son inaparentes para el tráfico, lo sabe todo aquel que los conoce y lo comprenderá cualquiera que sepa que fueron construidos para servir como buques de guerra, sin comodidades para los pasajeros ni capacidad para el transporte de carga. Son además muy pequeños y se han consentido en peligrosos para la navegación, con el aditamento de cámaras que se les ha colocado sobre sus cubiertas". Sin embargo, Hercilio Cabieses (nombrado visitador de las Capitanías) en su Informe del 12 de diciembre de 1886, nos ofrece acerca de estas dos naves una versión totalmente distinta a la del diario tacneño.

10. Anteriormente, siendo capitán de corbeta, Espinar estuvo al frente de la Capitanía de dicho puerto. En esa condición, el 30 de enero de 1884 presentó un detallado "Inventario del archivo y enseres de la Capitanía del Puerto de Puno" a su reemplazante Mariano Bueno. En este documento figuran valiosos datos sobre los vapores *Yavarí* y *Yapurá* para los años de 1879 a 1883 (periodo de la guerra). Su segundo periodo al frente del Apostadero, duró hasta junio de 1894. Le sucedieron en el cargo, los capitanes de navío graduados Enrique N. Alayza y Pantaleón Fernandini, los capitanes de corbeta Manuel Alejandro Sauri, Francisco Balta, Alejandro Roldán, etc.
11. *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1887 el Ministro de Guerra y Marina*, p. 8. Al año siguiente, un súbdito inglés informaba a sus superiores del fracaso, aunque parcial, del esperado auge del comercio desde Bolivia a través del río Desaguadero. Cfr. *Informe sobre el comercio y finanzas de Mollendo*. Año 1888, por C. E. Mansfield. En: Bonilla, Heraclio. *Gran Bretaña y…* vol. IV, pp. 40-41.
12. Oficio del Prefecto del Departamento de Puno al Director de Marina (16 de noviembre de 1887). En: Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
13. En: Archivo General de la Nación
14. Al ministro de Hacienda se le encomendó exigir, por el conducto más adecuado "la cuenta de la administración a Juan L. Thorndike". *Ibidem*.
15. "Informe del Vice-Cónsul, Sr. Robilliard, sobre comercio y navegación. Mollendo, 1892". En: Bonilla, Heraclio. *Gran Bretaña y…* vol. IV, p. 29.
16. En: Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
17. "Informe del año 1897 sobre comercio y finanzas del Perú, por Alfred St. John". En: Bonilla, Heraclio. *Gran Bretaña y...* vol. I, p. 279.
18. Oficio de Sánchez Lagormasino al Ministro de Guerra y Marina. Lima, 1° de abril de 1888. En: *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1888 el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, don Elías Mujica*. Anexo 12. Dos años antes, en su Informe ya citado, el comandante Hercilio Cabieses, visitador de capitanías, había manifestado idéntico parecer.
19. Además de ambos lagos, se menciona el de Parinacochas (al sur del departamento de Ayacucho); y algunas lagunas como las de Paca y Marcapomacocha (las dos en el departamento de Junín) y la de Llanganuco (en el departamento de Ancash).
20. Este tráfico se hizo mayor cuando Emilio M. Benavides asumió la gerencia de la Empresa de Vapores del Lago Titicaca y emprendió una serie de gestiones y reformas en favor de su desarrollo.

SEGUNDA PARTE

LA VIDA INSTITUCIONAL DE LA MARINA DE GUERRA

Capítulo IV
LA SITUACIÓN DE LA ARMADA NACIONAL EN EL TRÁNSITO DEL SIGLO XIX AL XX[1]

1. LA POSGUERRA CON CHILE: ETAPA DE OCASO Y POSTRACIÓN

Como ya se ha manifestado en otras ocasiones (Palacios,1991), el conflicto bélico iniciado el sábado 5 de abril de 1879 no cerró un ciclo en la historia nacional, sino que más bien prolongó y arraigó la crisis general que el país venía arrastrando desde casi una década atrás. Desde esta perspectiva, puede afirmarse que pasada la pesadilla de la guerra y la larga ocupación territorial que le siguió, la República se debatió en una honda crisis que no solo afectó lo puramente económico, comercial, industrial, social, político e internacional, sino que también amenazó la vida misma de la Nación. Desde todo punto de vista, el país vivió una crítica y angustiosa postración que comprometió tanto su estabilidad y porvenir, como la esencia misma de su institucionalidad: el ser colectivo del Perú.

Si el estruendoso *crac* que sufrió el país con el expresado conflicto repercutió severamente en los rubros antes indicados, en el aspecto naval la situación fue igualmente pavorosa y, quizá, mucho más grave y complicada que en algunos de ellos; las características y el prolongado periodo de abatimiento y abandono que signó su suerte, así lo evidencian. En efecto, producida la debacle de San Juan de Miraflores y al no existir posibilidad alguna de resistencia en el mar, el 16 de enero de 1881 la superioridad naval ordenó destruir las obras de defensa del puerto del Callao y acabar con los buques nacionales existentes para que no cayeran en poder de las fuerzas invasoras. La orden fue impartida por

el Secretario de Marina, capitán de navío Manuel Villar Olivera[2] y ejecutada por el comandante en jefe de la plaza del Callao, capitán de navío Luis Germán Astete[3]. Entre las naves hundidas e incendiadas estaban: la corbeta *Unión*, el monitor *Atahualpa*, los transportes *Limeña*, *Oroya*, *Rímac*, *Chalaco*, *Talismán*, *Marañón*, la cañonera *Arno* y algunas lanchas[4].

De esta manera, quedaba aniquilada nuestra enclenque Escuadra y el poder naval se reducía, prácticamente, a cero[5]. Así lo entendió el ministro de Guerra y Marina, general Javier de Osma, en su casi desconocida *Memoria* leída en la Asamblea Constituyente de 1884 al reclamar el resurgimiento inmediato de la Escuadra. Dijo: "Sabéis bien, Honorables Señores, cuán imperiosa es la conveniencia de proveer a la Nación de buques de guerra; no es preciso recordaros las terribles consecuencias de haber olvidado esta necesidad, tanto más urgente hoy, cuanto que, siendo muy extensa nuestra costa, sin Armada no hay forma de atender a su servicio, ni posibilidad de sostener en los mares los fueros de la soberanía de la República. Cumple, pues, a vosotros, llenar, desde luego, semejante exigencia, reclamada por altísimos y sagrados intereses nacionales".

Bajo tan severa invocación, empezaba una larga y angustiosa *vía crucis* para dotar (ilusión largamente acariciada, pero también tardíamente cumplida) de unidades navales a la desguarnecida Armada. "A partir de este instante –detallaba el ministro del Ramo en su *Memoria* de 1885– es preciso no solo procurar el material que fuese menester para el servicio de las Capitanías, sino también, lo que es más difícil y costoso, el respectivo a nuestra futura Escuadra"[6]. Efectivamente, los posteriores ministros de Guerra y Marina reclamarían en sus *Memorias*, y en términos casi patéticos, la asignación de partidas especiales para adquirir elementos que reavivasen nuestra Armada. No obstante, esta preocupación, que en ciertas ocasiones chocó con la apatía y el desdén de legisladores y gobernantes, jamás llegó a constituirse en este periodo de la postguerra con Chile, una auténtica y eficiente Escuadra desde el punto de vista técnico–naval. Así lo confirman múltiples y variados testimonios de la época que reseñan la evolución de nuestra Marina de Guerra por esos años.

A continuación, y para confirmar lo dicho, utilizaremos exclusivamente como fuentes de referencia las *Memorias de Guerra y Marina* que, por su singular carácter historiográfico, son las más idóneas para una exposición de esta naturaleza. Veamos.

En 1886, el ministro Justiniano Borgoño informaba al Congreso Constituyente "que era poco lo que se había podido hacer por la Marina" y que no le era posible "presentar un cuadro halagador sobre

su situación". En este año, la desfalleciente Escuadra se componía de dos unidades adquiridas por la administración del general Miguel Iglesias: el transporte *Perú* y el guardacostas *Santa Rosa*; ambas unidades con serias limitaciones para prestar un servicio adecuado, pues "uno de ellos, el *Perú*, por su antigua construcción y mal estado puede considerársele como inútil, y en cuanto al segundo, aunque en mejores condiciones, es de dimensiones tan reducidas que no puede prestar sino servicios muy limitados"[7].

Al año siguiente, el ministro Rufino Torrico informaba a la Legislatura que por la "difícil situación rentística de la República" no había sido posible al Gobierno procurarse algún elemento naval[8].

En 1888, el ministro Elías Mujica advertía que, desde el punto de vista marítimo, el Perú se hallaba "sin contar con los suficientes elementos de defensa"[9]. En otro documento reservado del mismo año, sintetizó con asombrosa claridad lo que modernamente se conoce como "Poder Naval". Expresó: "Con la adquisición de nuevos y poderosos elementos navales de combate, no recuperaremos nuestra preponderancia marítima, es cierto, pues habremos de estar condenados a la escasez por algún tiempo; pero no seríamos atacados impunemente"[10].

En 1890, el ministro Francisco Secada se lamentaba de no poder presentar un "cuadro de perspectiva halagadora sobre el estado de nuestra fuerza marítima", limitándose su Despacho a procurar "un buen servicio en nuestros buques…"[11]. En este mismo año, se juzgó conveniente modificar el sistema de las guarniciones de soldados del Ejército con personal de Marina.

En 1891, el ministro Belisario Suárez describía el panorama de la siguiente manera: "El Ejército y la Marina del Perú, no son por el momento, en importancia numérica, ni en elementos materiales, lo que alcanzaron a ser en tiempos mejores de riqueza y prosperidad". En vista de ello, reclamaba enérgicamente al Congreso y al Gobierno "aunar sus esfuerzos y sobreponerse a la inferioridad de sus recursos para dar al Perú, desguarnecido en su extenso litoral, la Escuadra que reclama su excepcional situación…". En ese año, nuestra fuerza naval se circunscribió al crucero *Lima* (que arribó al Callao en agosto de 1891) y al guardacostas *Santa Rosa*, cuyos limitados poderes, en el orden material, eran compensados con la "excelencia de los Jefes y la moralidad y disciplina de sus tripulantes"[12].

Un año después (1892), el ministro Bruno Morales Bermúdez hacía ver a las Cámaras el estado "desguarnecido en que se encontraba nuestro extenso litoral" y la carencia de elementos navales para "atender a sus premiosas exigencias", conminándolas al mismo tiempo a interesarse por el acrecentamiento de la Marina

"cualesquiera sean los sacrificios que hayan de efectuarse con este objeto"[13].

Dos años más tarde (1894), el ministro Francisco Antayo presentaba casi el mismo horizonte desconsolador de sus antecesores. Señaló: "Hoy, desgraciadamente, se puede decir que no contamos con ese elemento de seguridad y respeto que es la Marina de Guerra"[14].

En 1896, el ministro José R. de la Puente calificaba a nuestra Marina de Guerra de "pálido reflejo" de aquella que décadas atrás paseaba en alto la insignia de la República por distinto mares del mundo[15]. En este año, la flota constaba de los transportes *Constitución* y *Chalaco*, ya remozados, del crucero *Lima* y del guardacostas *Santa Rosa*. El vapor *Perú* servía, desde años atrás, de buque-escuela como veremos posteriormente.

En 1898, el ministro Manuel Cuadros fue tajante en su exposición al manifestar: "Infortunadamente, la situación rentística del país no permite reforzar nuestra marina militar"[16]. En mayo de ese año, el Comandante General de Marina, capitán de navío Bernabé Carrasco, en la *Memoria* dirigida al ministro del Ramo solicitaba que las fuerzas a su mando "fuesen reemplazadas por naves modernas a medida que las circunstancias del erario nacional lo permitieran"[17].

Al año siguiente (1899), el ministro José R. de la Puente (por segunda vez en la Cartera) llamaba la atención sobre la necesidad de reparar las naves a fin de "evitar daños posteriores" que las hicieran inútiles de por vida[18].

Al empezar el nuevo siglo (1900), el ministro Manuel Melitón Carvajal, con el conocimiento que le daba el hecho de pertenecer a la institución, expresaba con absoluta franqueza: "Propiamente hablando, la República no posee naves de guerra. Los cuatro buques de que dispone, tres de fierro y uno de madera no fueron hechos para formar parte de Marina de Guerra; no tienen, por consiguiente, las condiciones de esta clase de naves, y, a mayor abundamiento, se encuentran por la acción del tiempo y de los servicios en más o menos malas condiciones". Advertía, asimismo, de la "falta casi absoluta de defensa en que se mantiene nuestro dilatado litoral marítimo"; para concluir en la necesidad de adquirir cuando menos "algo de aquel material"[19].

En 1903, otro jefe de Marina, Manuel A. Villavisencio, en su condición de ministro, señalaba la triste situación de la Armada en los términos siguientes: "Muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa de nuestro extenso litoral, de ese factor positivo de la estrategia

militar, de Marina de Guerra… Veintitrés años han transcurrido del conflicto con Chile y, sensible es decirlo, no se ha atendido como la Nación pide, a tan premiosa necesidad. Así, pues, por doloroso que sea, debo declarar ante la Representación Nacional, que nuestros puertos, están a la merced del primero que intente ultrajarlos o herirlos a mansalva". Concluía diciendo: "Debo advertir que el país no puede contar con los cascos viejos y desmantelados que posee, cuyas reparaciones serían costosas e insuficientes"[20].

Finalmente, en 1904 el ministro Pedro E. Muñiz sintetizaba la situación naval del siguiente modo: "No contamos con buques que propiamente puedan llamarse de guerra"[21].

Numerosas han resultado las referencias aquí consignadas, pero ofrecen una enseñanza que puede asumirse como una conclusión definitiva: la Escuadra peruana estuvo sumida en una crítica y casi moribunda situación por más de un cuarto de siglo, representando, en toda la historia institucional de la Marina de Guerra, el punto más bajo de su poderío. Es la etapa –como acertadamente lo señala el capitán de navío José Valdizán Gamio (1962)– en que la Marina se debate "entre la incuria de muchos y el esfuerzo de unos pocos"[22].

En el marco de este sombrío cuadro, la pequeña fuerza naval, que contrastaba enormemente con la que poseía Chile, por ejemplo, no disponía de bases ni servicios en tierra[23]. Cada buque –si hemos de creer en el Informe del francés Guillermo La Roerie– vivía suelto; su comandante no dependía sino directamente del gobierno, sin jerarquías de por medio. Aún más, la obtención de recursos o de los créditos necesarios era, para los comandantes, oportunidad para "desarrollar un verdadero talento diplomático"[24]. Sin embargo, estos pequeños buques, que como hemos visto eran más de transporte que de guerra, prestaron cierta utilidad; unas veces conduciendo al personal en campaña, otras como unidades mercantes o como centro de formación, entrenamiento y adiestramiento para el personal de la Armada. El siguiente testimonio del citado contralmirante Tomás M. Pizarro Rojas en sus *Memorias*, resume con claridad tan pasmosa situación. Dice:

> "Después del conflicto de 1879, a la institución naval solo le había quedado el nombre. Se titulaba Armada Nacional, donde solamente había un crucero viejo y apontonado: la cañonera *Lima*. También estaba el *Constitución*, buque mercante adquirido en 1894. Otra nave era el *Santa Rosa*, pequeño buquecito mercante que prestaba eficientes servicios de transporte; y, por último, el *Chalaco*, buque deforme de madera con 6 nudos de velocidad, que igualmente sirvió como transporte y en el servicio de faros. Esa era la Escuadra del Perú. No había Ministerio de Marina. La Armada Nacional estaba regentada por un militar, y en esa organización, la institución naval

se hallaba representada por un Director de Marina. Esto era todo lo que como Marina y sus dependencias existían, agregándose la Capitanía del Callao que, pomposamente, se llamaba Mayoría de Órdenes. Esta Escuadra de transportes y pontones, actuaba con buques sueltos al mando de antiguos marinos residuos de la guerra con Chile, y tenía como oficiales a algunos salidos de las Escuelas Navales que funcionaban esporádicamente, abriéndose o clausurándose según el periodo de paz o intranquilidad que reinara en el país; esta situación perduró hasta el año 1900 en que la Escuela quedó definitivamente establecida a bordo del viejo pontón *Perú*. Por otro lado, solo había quedado como recuerdo el Código de la Marina Militar, con muy buenas disposiciones, pero también muy pegado a las reglas rigurosas de épocas pasadas, como que era copia fiel de las añosas Ordenanzas Españolas dictadas por el rey Carlos III".

Ahora bien; si esta era la situación de nuestra Escuadra, ¿cuál era la que correspondía a su personal? En este punto los testimonios son claros y categóricos. La situación de los jefes, oficiales y personal subalterno fue igualmente crítica y angustiosa como la que acabamos de reseñar. En efecto, concluida la guerra y sin un solo buque, la suerte de los jefes y oficiales fue diversa y, en algunos casos, incierta. Situación que se agravó en 1887 cuando, por razones presupuestales, las dependencias de Marina fueron reducidas. Muchos pasaron a integrar el cuadro de los excedentes; otros se dedicaron, los más jóvenes, a labrarse un nuevo porvenir en el propio suelo o fuera de él. Viajaron a países vecinos como Ecuador o a otros más lejanos como Venezuela, Argentina, Panamá o a Centroamérica. Otra parte –señala el historiador naval Manuel Vegas (1973)– se integró "al Ejército, a la administración de hacienda, al campo empresarial, al comando de los buques veleros en la carrera a la China y en los vapores del lago Titicaca"[25]. Hubo quienes se dedicaron también a una antigua y conocida tarea y en la que siempre han sobresalido: la exploración de la selva. En fin, tanto la actividad pública como la privada se constituyeron en los campos de acción laboral del personal naval de entonces. Aquí el testimonio del citado contralmirante Pizarro: "La Marina solo contaba con dos o tres contralmirantes y más o menos igual número de capitanes de navío que fueron los que pelearon en la guerra con Chile; es decir, sobrevivientes de ese desigual conflicto que obtuvieron tales jerarquías posteriormente como timbre de honor y orgullo. Estas eran las más altas graduaciones. No había capitanes de fragata; las clases que seguían eran las de tenientes primero, teniente segundo y alféreces de fragata, y estos en muy reducido número. Llegó un momento en que la Marina, incluso estuvo dirigida por capitanes de corbeta". Sobre el personal subalterno (grumetes) expresa: "En aquel entonces no existía la conscripción militar, las dotaciones se llenaban con enrolados y muchos de los buques desempeñaban

las funciones de lugares de castigo; como lo era también la Escuela de Grumetes que funcionaba en el transporte *Constitución* donde se acumulaban como grumetes a todos los indeseables de Lima y Callao. Era, pues, la época en que primaba el cepo y el látigo".

Por otro lado, el reducido cuerpo de la Armada había sufrido cuantiosas pérdidas entre su personal. Así lo anunciaba el ministro del Ramo en su *Memoria* de 1885: "Considerables son las bajas que ha sufrido el Cuerpo General de la Armada desde 1879 hasta la fecha: 61 entre jefes y oficiales han desaparecido, muchos de ellos en los combates de mar y tierra…" (ver cuadro de la página siguiente). Tres años después, el ministro de turno revelaba la siguiente situación: "Contamos hoy con 87 jefes y 102 oficiales, hallándose en servicio, en diversas dependencias, 47 jefes y 15 oficiales".

Tal fue, pues, en síntesis, la situación de nuestra Marina de Guerra durante el periodo que siguió a la contienda bélica de 1879.

2. EL ADVENIMIENTO DE LA NUEVA CENTURIA: ETAPA DE RESURGIMIENTO Y RECUPERACIÓN

Al iniciarse la República Aristocrática y con el arribo del civilista José Pardo y Barreda al poder (1904-1908), puede decirse que, de una u otra manera, los vientos empezaron a cambiar en términos favorables para la institución naval. Hubo un expreso deseo de apoyarla y rescatarla del ostracismo en que se encontraba, impulsado sin duda alguna por el despegue económico que durante esta etapa empezó a vivir el país en función de su modelo primario-exportador (Ver: Cap. 3 del vol. 1 del presente tomo). Al respecto, el contralmirante Pizarro en sus *Memorias* anota: "Con el presidente José Pardo, se produjo un verdadero soplo de aliento hacia el resurgimiento de nuestra Marina de Guerra, pues se adquirieron los dos cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* y el transporte *Iquitos*; se reparó y puso en actividad el crucero *Lima* y entró en vigencia el Reglamento Orgánico de la Marina, obra de las dos primeras promociones salidas de la nueva Escuela Naval. Sin embargo, el problema que se presentó con la adquisición de los dos flamantes cruceros fue, por consiguiente, el personal, tanto superior como subalterno, dado que después de nuestra derrota en 1879, muchos de nuestros jefes y oficiales, por haber quedado sin buques, buscaron la manera de emplear sus actividades para sobrevivir, unos dentro de las filas del Ejército y los demás en la vida civil. Los pocos que quedaron al servicio de la Armada, cubrieron las capitanías y allí vegetaron".

Marinos fallecidos entre julio de 1878 y julio de 1887

	Punta Gruesa	Iquique	Antofagasta	Angamos	Arica	Explosión de torpedos	Miraflores	Huamachuco	Trujillo	Enfermedad y otras causas	Suma
Contra-almirantes				1							1
Capitanes de navío					1			1	1	8	11
Id. graduados							1			6	7
Cap. de fragata							1			5	6
Id. graduados										4	4
Cap. de corbeta				1						6	7
Id. graduados									1	3	4
Tenientes primero				1					1	7	9
Id. graduados				2	1					5	8
Tenientes segundo			1		1			2		4	8
Id. graduados		1								5	6
Alféreces de fragata	1					1				3	5
Id. graduado										1	1
Guardiamarinas						1		1		6	8
Comisarios de Guerra										2	2
Oficiales primeros							1			4	5
Id. Segundos										4	4
TOTAL	1	1	1	5	3	2	3	4	3	73	96

FUENTE: *Memoria de Guerra y Marina*. Lima, 1887, p. 34.

En este quehacer es correcto afirmar que dos personajes jugaron por entonces un rol decisivo e importante: el general Pedro E. Muñiz (desde el Ministerio de Guerra y Marina) y Augusto B. Leguía (al frente de la Cartera de Hacienda). Ambos, convencidos de la imperiosa necesidad de llevar a cabo el resurgimiento de la Armada Nacional en sus distintos rubros. A la postre, este empeño gubernamental se convertiría en el inicio de aquel proceso de desarrollo y modernización que más tarde, con el régimen de la llamada "Patria Nueva", alcanzó la Marina como se verá luego.

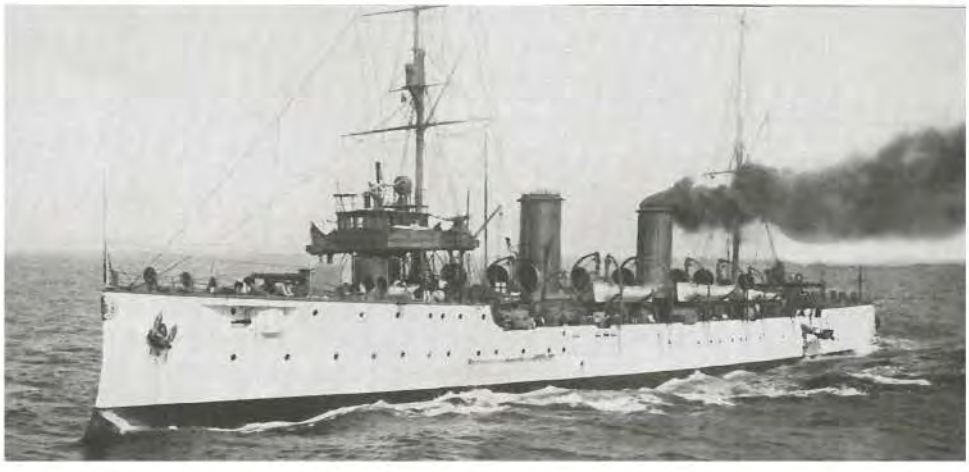
Contagiado por el fervor popular mediante los donativos a nivel nacional, el gobierno de Pardo emprendió las gestiones para conseguir un préstamo del exterior; el que fue obtenido, con grandes ventajas, del Banco Alemán Transatlántico (que estableció una sucursal en Lima). Con esta auspiciosa acogida, se contrató en Inglaterra la adquisición de los dos primeros buques de guerra: los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. Su arribo, emocionadamente celebrado por la población peruana, ocurrió en 1907 (Palacios, 1990). Con estas dos importantes adquisiciones, prácticamente se echaron las bases para el renacimiento de la Escuadra en particular y de la Marina de Guerra en general. Posteriormente, se adquirieron otras unidades: el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* (que fue el primer barco de guerra que pasó el Canal de Panamá en 1914) y los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, que llegaron sucesivamente al Callao en el buque especial *Kanguro* de la casa Schneider, en medio del patriótico y enfervorizado regocijo general. La flotilla fluvial de Loreto fue aumentada con cuatro patrulleras más.

La parte académica (formación y preparación de los futuros oficiales) obviamente no estuvo al margen de este afán renovador de carácter institucional. Recordemos que en la etapa anterior (fines del XIX y comienzos del XX) la Escuela Naval infortunadamente había seguido los vaivenes inciertos que la Marina experimentó por esos años. La carencia de un local estable e idóneo, las continuas reformas en sus planes de estudio, la falta de embarcaciones donde realizar sus prácticas los guardiamarinas y la escasez de fondos para su sostenimiento, constituyeron –a nuestro juicio– las notas más saltantes de este centro de estudios. Con el advenimiento de la nueva centuria y desde los inicios de la administración civilista, los esfuerzos se orientaron principalmente a hacer de este Centro de Estudios no solo una entidad académica por excelencia, sino también (y quizá en mayor grado) un estupendo establecimiento donde la disciplina, la ética y el rigor científico, constituyeran el complemento ideal de la formación integral de los jóvenes

estudiantes. La convicción era que la Escuela Naval debería ser la base para la reconstrucción de la Marina en su conjunto. La tarea, por cierto, no era fácil ni cómoda. Fue todo un reto que demandó el esfuerzo permanente y constante de quienes asumieron tan desafiante, como noble y honrosa misión.

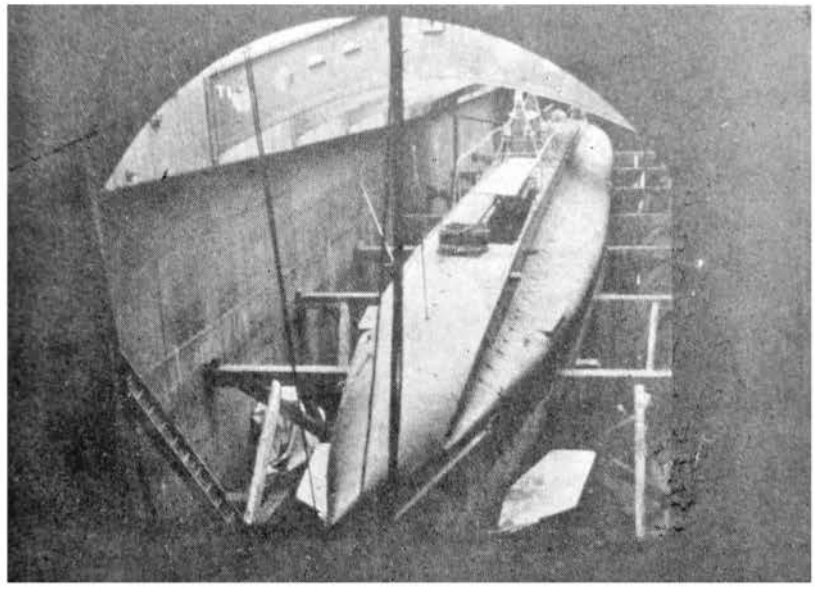
Bajo este convencimiento, el 25 de mayo de 1905 se contrató los servicios de un oficial francés, el teniente de navío (asimilado con el grado de capitán de fragata) Paul de Marguerye, para reestructurar la organización y el funcionamiento de la Escuela Naval. Hay que recordar que con anterioridad (1896), el presidente Nicolás de Piérola había contratado con el gobierno de Francia una Misión Militar encabezada por el general Paul Clement con el propósito de encargarse "de la conducción del Ejército del Perú hacia la modernización". Con ello –señala el contralmirante Jorge Parra del Riego (1998)– se iniciaba una nueva etapa en la organización y preparación de sus cuadros y de sus elementos de alto mando. Teniendo en cuenta los resultados positivos habidos en el Ejército, en el indicado año de 1905 se hizo extensiva la Misión a la Marina; pero, en el caso de la Armada, se contrató a la mayoría de ellos con la clase de tenientes, para luego asimilarlos directamente a la clase de capitanes de fragata e, incluso, a la de capitanes de navío, para que precisamente uno de ellos ejerciera el puesto de Director de Marina. Esto último –como veremos de inmediato– causó malestar no solo en la institución naval, sino también en los medios políticos y en los círculos periodísticos. Además, a los oficiales contratados se les permitió seguir usando el uniforme francés y sus galones originales; privilegio del cual no disfrutaba el oficial peruano. Fue esta también una de las razones por las cuales se produjo la resistencia o rechazo a su presencia. En cambio –concluye dicho autor– en el Ejército se contrataron a oficiales de alta graduación y a los militares peruanos se les permitía usar un uniforme similar al de los franceses.

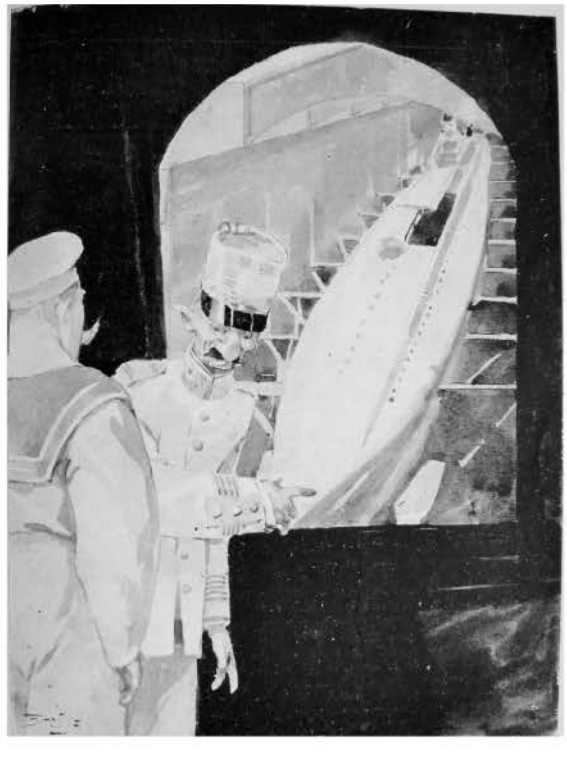
El contrato con Marguerye fue firmado por el ministro de Marina francés y el embajador del Perú en Francia, Manuel Candamo, estableciéndose que el indicado oficial "trabajaría por el lapso de tres años al frente de la Escuela Naval del Perú". Su arribo se produjo a mediados de ese año. Este contrato fue comentado por el entonces director de la Escuela Naval, capitán de navío Toribio Raygada, en los términos siguientes: "El ilustrado y patriota gobierno, que no tiene más anhelo que el engrandecimiento de las instituciones nacionales, ha contratado para la Dirección de este plantel a un distinguido e inteligente oficial de la reconocida marina francesa; mis más ardientes y



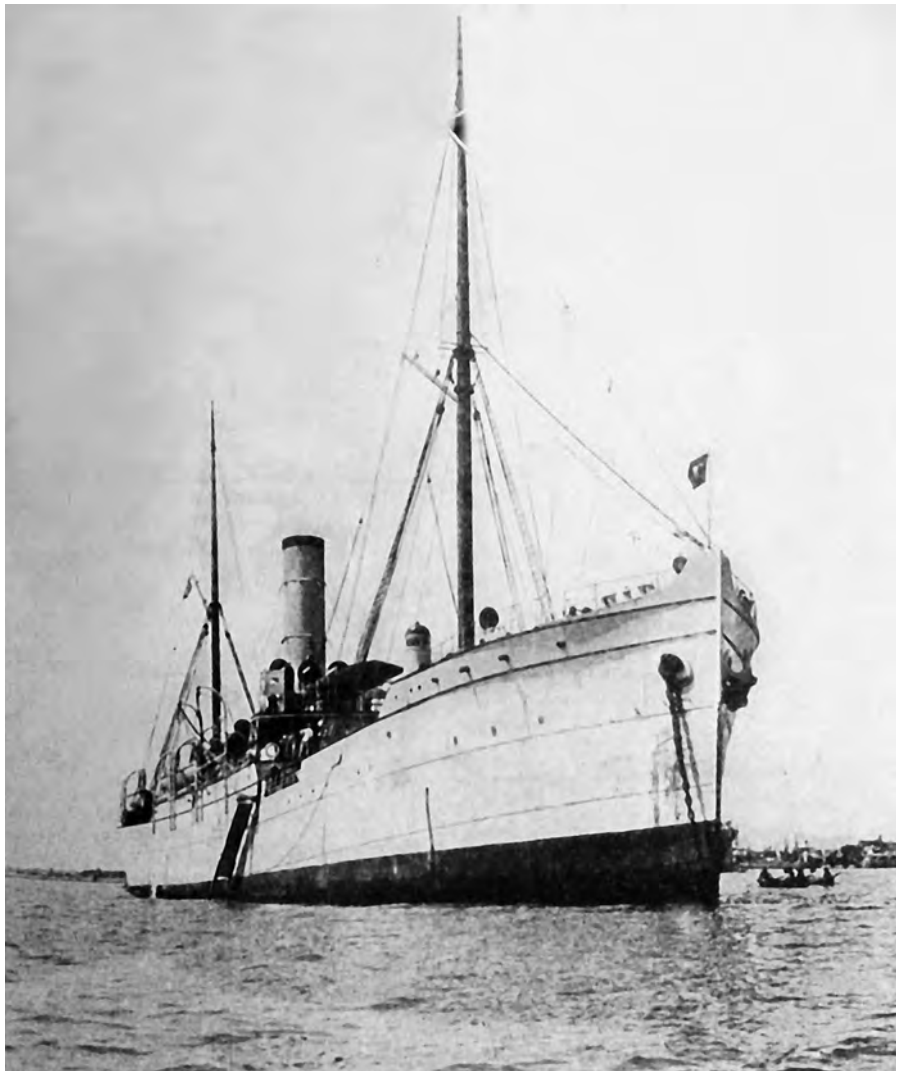


Cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).





El sumergible *Ferré* que llegó al Callao en el buque especial *Kanguro* en 1912. (*Variedades.* Lima, 26 octubre 1912).



Transporte *Iquitos*. (Actualidades. Lima, 6 de mayo 1905).

sinceros votos son para que, bajo la nueva Dirección, se forme un personal competente y digno que corresponda a los fines de la institución. Los que llegamos al ocaso de la existencia habiéndola consagrado toda entera al servicio de la Patria, no tenemos más aspiración que verla resurgir poderosa y fuerte, y por eso todo esfuerzo encaminado a ello, es nuestra mayor satisfacción; porque vemos que la magna obra de la reconstrucción nacional por nosotros ambicionada va trocándose en halagüeña realidad" (*Memoria del Director*… Lima, 1903-1904)[26].

Según se refiere, a su partida de Francia, el flamante director trajo consigo toda la documentación necesaria para el cumplimiento de su misión (cursos, guías, reglamentos, bibliografía) pues tenía en mente modernizar a la marina peruana. En este sentido, Marguerye no se limitó al ámbito académico, sino que comenzó a idear una nueva organización para la Armada. Propuso la creación del estado mayor, de un servicio hidrográfico, una prefectura marítima, un servicio de intendencia y una comisaría general, pero sin tener el éxito deseado en todas sus iniciativas (Laguerre, 2015). A pesar de ello, puede decirse que los tres primeros años de trabajo del marino galo fueron productivos y exitosos en general, principalmente en lo vinculado a la Escuela Naval[27]. Efectivamente, con este oficial se inició una verdadera reorganización de la institución educativa, abarcando diferentes aspectos de su funcionamiento: plan de estudios, personal docente, sede institucional, estudiantado, matrícula e ingreso, proyección a la comunidad, reglamento interno, etc. Por resolución de 5 de febrero de 1906, se aprobó el proyecto de reforma del Reglamento Orgánico de la Escuela elaborado por el indicado oficial (con informe favorable del Consejo Superior de Marina) y donde se contemplaba la reorganización mencionada. En una palabra, los resultados del proyecto de reforma educativa fueron del todo positivos.

A todo ello, hay que agregar la estupenda empatía que Marguerye supo entablar no solo con los marinos peruanos, sino también con nuestras principales autoridades políticas. ¿El resultado? Su contrato fue renovado por dos años más, obtuvo el grado de capitán de navío y fue designado por el presidente Leguía en el cargo de más alta responsabilidad dentro de la jerarquía de la Armada: Director General de Marina. Esto último –dice Laguerre (2015)– mientras se materializaba la propuesta de creación del Estado Mayor destinado a reemplazar a la indicada dirección. Sin embargo, con esta designación se produjo un punto de quiebre, pues provocó ciertas reticencias y celos de

parte de algunos marinos peruanos con más años en el servicio. No aceptaban de buen grado el estar bajo las órdenes de un joven oficial extranjero. Los recuerdos del año 1866, cuando el presidente Mariano Ignacio Prado quiso imponerles el mando del contralmirante norteamericano John Tucker, estaban en sus memorias (Parra del Riego, 1998; Laguerre, 2015).

Con el retiro de Paul de Marguerye y su retorno a Francia en 1910, puede afirmarse que las relaciones entre la Misión Naval Francesa y el gobierno peruano se hallaban en óptimas condiciones. Ello facilitó que de inmediato fuese relevado por el teniente de navío Pierre Napoleón Augustín Lucien Guette, para continuar con la reorganización iniciada en 1905[28]. A este joven oficial (36 años de edad) que laboró en el país hasta 1914, le sucedieron tres oficiales más: Joseph Theron, Louis Guilleux y Enrique Mareschal. En total, sirvieron durante el lapso de nueve años en medio de algunas acusaciones y de enemistades o enfrentamientos con un sector de la oficialidad peruana. El estallido de la Primera Guerra Mundial apresuraría el alejamiento definitivo de la expresada Misión Naval. ¿El balance? A la luz del tiempo transcurrido, puede decirse que dicha acción fue positiva, específicamente en la reorganización de la Escuela Naval que mejoró sustancialmente respecto al pasado inmediato.

Durante la primera administración de Leguía (1908-1912) se construyó el nuevo local para dicho plantel en La Punta[29]. La Escuela Náutica de Paita tomó renovado impulso. Se envió a varios oficiales jóvenes a seguir estudios de perfeccionamiento en Argentina, Estados Unidos, España, Francia, Italia e Inglaterra (ver acápite subsiguiente).

A partir de 1910, en el marco de las innovaciones tecnológicas mundiales, la Armada inició las actividades de radiocomunicación, con el éxito conocido. Durante el breve y accidentado régimen constitucional de Guillermo E. Billinghurst (1912-1914) fue reorganizada la Comandancia General de la Escuadra.

3. EL ONCENIO DE LEGUÍA: ETAPA DE MODERNIZACIÓN Y CONSOLIDACIÓN INSTITUCIONAL[30]

Sin duda alguna, fue durante la segunda gestión del presidente Augusto B. Leguía (1919-1930) en que tanto las dependencias como los servicios de la Marina de Guerra no solo fueron mejorados considerablemente, sino también modernizados en muchos de sus aspectos. A continuación, ofrecemos una reseña enumerativa al respecto.

Por la Ley N° 4003 de 13 de octubre de 1919 (expedida por la Asamblea Nacional) se creó el Ministerio de Marina, independizándolo así del Ministerio de Guerra y consiguiendo sucesivos e importantes aumentos en su presupuesto; asimismo, se creó en este año el Cuerpo de Aviadores de la Armada. Una Misión Naval Americana (cuyo primer jefe fue el capitán de navío Frank B. Freyer) cumplió, desde julio de 1920, funciones de dirección, orientación y asesoría en distintos niveles de la Armada. Con su presencia y accionar se llevaron a cabo una serie de reformas que, a la larga, significaron la modernización y la consolidación mencionadas. Por ejemplo, comenzaron los viajes de práctica y entrenamiento para los cadetes (los llamados "Cruceros de Verano"). A partir de 1922 se efectuó la reorganización general de los servicios de la Marina en cuanto a su administración y a su personal; el cambio fue completo e integral. Al año siguiente, se creó el Cuerpo Único de Oficiales, quedando superada la antigua división entre los de máquinas y los de cubierta que mutuamente ignoraban las funciones respectivas de cada uno. Fue establecido un sistema rotativo de puestos y comandos. El comandante Charles Gordon Davy (verdadero gestor de la Escuela Naval contemporánea) efectuó la reorganización plena del *Alma Mate*r, infundiéndole una clara tendencia pragmática y benéfica mística institucional. En este año de 1923, dicha institución académica estableció por primera vez un equipo completo radioeléctrico con recepción y transmisión bajo la acertada dirección del teniente 1° Manuel R. Nieto. A partir de 1926, llegaron los submarinos *R-1, R-2, R-3* y *R-4* construidos por la Electric Boat Company de Groton. En este año, fue proyectada e iniciada la construcción de la Base Naval de San Lorenzo. Dos años más tarde, se creó la escuela de Aprendices Navales. En 1930 se echaron las bases de la Escuela Superior de Guerra Naval, que se inauguró y funcionó bajo la dirección del contralmirante William S. Pye, de la indicada Misión Naval. En una palabra –anota el historiador naval Jorge Ortiz (1987-1990)– "a partir de 1919, Leguía brindó un decidido apoyo al desarrollo armónico de nuestro Poder Naval, marcando con tal actitud una constante en su política de defensa nacional. Durante los once años consecutivos que se mantuvo en el poder se llevaron a efecto obras realmente trascendentes en el ámbito naval. La creación del Ministerio de Marina, la contratación de sucesivas misiones navales norteamericanas y la adquisición de los cuatro submarinos clase *R*, fueron algunas. Entre las citadas, cabe resaltar la labor llevada a cabo por la Misión Naval Americana, cuya influencia ha llegado hasta nuestros días a través de varias

generaciones de marinos. Cambios en los usos y costumbres de la Armada fueron parte importante de esta obra. La impecable metodología yanqui en asuntos logísticos, administrativos, operacionales y disciplinarios fue imponiéndose por medio de la razón, y en contadas oportunidades mediante actitudes de fuerza a las que no rehuían los marinos norteamericanos".

4. LOS AFANES INNOVADORES AL INTERIOR DE LA INSTITUCIÓN NAVAL: EL ROL DE LOS JÓVENES OFICIALES

Un asunto relevante dentro del esquema histórico que aquí estamos presentando, está referido al papel que desempeñaron algunos jóvenes oficiales en su vehemente deseo de transformar y modernizar a su abatida institución. Para ello, lograron conjugar varias situaciones: su experiencia directa en otras armadas, su vivencia de la situación paupérrima en que quedó la Marina de Guerra después de la contienda con Chile y su conocimiento de los avances o progresos que trajo consigo el siglo XX en el ámbito naval. Obviamente, este impulso innovador a menudo se chocó con el desdén de la cúpula del Ministerio de Guerra y Marina e, incluso, con la apatía u oposición de algunos integrantes de mayor jerarquía en el seno de la propia institución naval. Sin embargo, su férrea voluntad y su terca apuesta por la modernización, sin duda alguna sirvieron de fundamento o acicate para todo aquello que se inició y experimentó durante el Oncenio de Leguía y que el pragmático mandatario acogió con expresivo entusiasmo. A continuación, en base a la información consignada por distintos autores, en especial por el teniente 1° Michel Laguerre (2015), ofrecemos una síntesis de la actuación de estos jóvenes oficiales y su labor precursora en beneficio de la entidad a la que pertenecían.

Ciertamente, el bagaje técnico-profesional de los guardiamarinas y alféreces de fragata de inicios de la vigésima centuria era producto, en gran medida, de su valiosa experiencia en el exterior. Ellos tuvieron la ocasión de vivir y conocer los adelantos tecnológicos y estratégicos de marinas de distintas nacionalidades (española, argentina, francesa, norteamericana, inglesa e italiana). La lista de los afanosos jóvenes oficiales estaba integrada, entre otros, por Ernesto Caballero y Lastres[31], Numa P. León[32], César Bielich[33], Pedro A. Buenaño[34], Teodosio Cabada[35], Héctor Carvajal[36], Emilio Rossell y Augusto Pimentel[37]. Todos pertenecían a la generación de guardiamarinas que hacia 1891 se formaron a bordo del *Perú*, un viejo vapor apontonado en el que se reabrió la Escuela Naval luego del conflicto de 1879 (Palacios, 1991). Igualmente, todos fueron

formados dentro del concepto de "reconstrucción naval" y fueron los jefes que trabajaron durante los años iniciales de la Misión Naval Americana. Numa P. León, César Bielich y Pedro A. Buenaño ocuparon cargos importantes dentro de la Armada y ostentaron el grado de capitán de navío durante el segundo gobierno de José Pardo, siendo en 1917: director de la Escuela Naval, jefe del Estado Mayor y comandante del *Coronel Bolognesi*, respectivamente. Héctor Carvajal era hijo del segundo vicepresidente de la República, contralmirante Manuel Melitón Carvajal. Ernesto Caballero y Lastres, como capitán de navío, en 1913 fue comandante del *Teniente Rodríguez* y a fines de ese año se le dio el mando de la Estación de Sumergibles; igualmente, fue dinámico director de la Escuela Naval. Teodosio Cabada Porras laboró en la flamante Estación de Submarinos y fue edecán del presidente Leguía hasta su derrocamiento en 1930. Augusto Pimentel fue comandante del *Coronel Bolognesi* y de la División de Cruceros. Como puede apreciarse, todos ocuparon cargos gravitantes al interior de la institución naval y varios de ellos llegaron a la alta clase de contralmirante.

No obstante lo manifestado, hay que subrayar –como ya se dijo anteriormente– que en sus inicios la labor pionera de estos jóvenes oficiales se tropezó con la incomprensión de algunos antiguos jefes que, por diversas razones (celos entre ellas), vieron con cierta incomodidad la presencia de estos jóvenes innovadores que regresaban de navegar en modernas marinas, "siendo aquellos los principales obstáculos que evitaron el enseñar y modernizar lo visto y aprendido fuera del país" (Laguerre, 2015). Uno de estos jóvenes oficiales, Enrique Labarthe Durand manifestó en 1919: "Seamos menos indolentes e insustanciales. La Institución nos reclama lo que legítimamente le debemos: nuestras energías intelectuales y vitales en provecho de su propaganda y resurgimiento. No huyamos de la lucha y seamos verdaderos factores del renacimiento de la Marina, con las responsabilidades que nos tocan y el trabajo que nos incumbe". Pero su apreciación no solo se quedó en la intención hecha deseo, sino que llegó a cuestionar el *statu quo* reinante y la forma cómo se había actuado. Dijo: "Hasta ahora, muy poco o nada se ha hecho por el mejoramiento progresivo de la Armada; no ha habido una orientación profesional definida de nuestras necesidades y, por consiguiente, mucho menos de un plan de adquisiciones navales". Por su lado, un contemporáneo suyo, el joven oficial Tomás M. Pizarro Rojas, escribiría más tarde en sus *Memorias*: "La Marina quería sacudirse de la inercia de los menos, por el esfuerzo de nuevas generaciones de jóvenes oficiales que



Oficiales y cadetes del periodo 1906 - 1909:
De izquierda a derecha
Sentados: Teniente 2º Germán Stiglich;
Capitán de corbeta Numa Pompilio León;
Capitán de fragata Alejandro Buenaño;
Teniente 1º José María Olivera;
Teniente 2º Juan Althaus;
Alférez de fragata Manuel D. Faura B.
De pie: Guardiamarina Mauro Villavisencio
Guardiamarina Enrique Monge;
Guardiamarina Carlos B. Saez;
Guardiamarina Antonio Cantuarias P.
Alférez de fragata Guillermo Martínez C.
Guardiamarina Federico C. Taboada;
Guardiamarina Federico Díaz Dulanto;
Guardiamarina Alejandro P. Valdivia.
(Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

GUARDIAMARINAS DE INICIOS DEL SIGLO XX



Juan Althaus



Manuel A. Clavero



Julio Goicochea



José R. Gálvez



Ernesto Salaverry

(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Escuela Militar y Naval de Santa Sofía, 1899



(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

"SANTA SOFIA" 1899. Escuela Militar y Naval.

Acción Naval.

1.- Manuel Moreno y Paz Soldán
2.- Duncker Lavalle.
3.- Víctor Godoy
4.- Rómulo Pazos
5.- Eduardo Villena Rey
6.- Isaac Recavarren
7.- Ernesto Salaverry
8.- Leonidas Ingunza
9.- Arzola
10.- Leoncio Lanfranco
11.- Justo Arias Aragüez.
12.- Manuel Pío Portugal.
13.- Oscar Zagazeta.
14.- José Gálvez Chipoco.
15.- Julio V. Goicochea.
16.- José Pío Paredes.
17.- César Bentín.
18.- Julio V. Larrabure
19.- Augusto Calvo
20.- José Hinojosa
21.- García
22.- Humberto Galdo.
23.- Juan Salaverry
24.- Manuel Clavero
25.- Enrique J. Gálvez
26.- Manuel Sotíl.
27.- Víctor Arrigoni
28.- Fernando Garfias
29.- Alejandro Vinces
30.- Fernando Duarte
31.- Luis Felipe Vargas Quintanilla.
32.- Abraham de Rivero.
33.- Eduardo Hinojosa
34.- Augusto Delgado.
35.- José ~~Santos~~ Garatea.

(Faltan : Juan Althaus.- Germán Stiglich.- Manuel E.Rodríguez.-.....Latorre.- Ernesto Pazos Varela.- y 10 más)

José Torres Balcázar. Jerónimo Urrea Riveros. Leonardo Ayarza-

perseguían para la Armada el lugar preferencial en la América del Sur que tenía perdido. La Institución en esos momentos se sentía agraviada y desalentada". A través de estos dos testimonios, puede deducirse que la crítica de la oficialidad joven no era destructiva en su objetivo, sino, más bien, proponía una vía profesional y seria de subsanar lo que consideraban errado hasta el momento (Laguerre, 2015).

Si bien el afán innovador de los jóvenes oficiales chocó con la indiferencia y la resistencia de algunos antiguos jefes, en cambio encontró eco y acogida en la órbita de Palacio de Gobierno a partir de 1919. En efecto, el propio gobernante lambayecano, impulsado por su lema de "Patria Nueva", no solo acogió dichas iniciativas modernizantes, sino que las llevó a la práctica a lo largo de su dilatada administración. "Su aquiescencia a nuevos métodos organizativos, a nuevos mercados de armas navales y a un nuevo estilo de preparación profesional dentro de la Marina, fue su respuesta a las inquietudes de aquel grupo de oficiales de avanzada", nos dice Michel Laguerre (2015).

Para concluir, es menester dar a conocer un hecho que ocurrió tres meses antes del advenimiento de Leguía al poder y referido a un largo viaje realizado por un grupo de guardiamarinas a Inglaterra a bordo del vapor *Huallaga*; viaje que fue estrictamente normado a través de las instrucciones que a continuación se detallan. En efecto, con el propósito de que los embarcados aprovechasen al máximo la travesía, la Superioridad Naval elaboró un detallado documento titulado "Instrucciones a que deben sujetarse los guardiamarinas embarcados en viaje de práctica a bordo del vapor *Huallaga* de la Compañía Peruana de Vapores y datos que deben presentar a este Instituto a su regreso de viaje". Con la firma del entonces capitán de navío, José M. Olivera Arbulú (1875-1945) y fechado en el Callao el 11 de abril de 1919, en dicho documento se estableció que los guardiamarinas y maquinistas embarcados se sujetarían estrictamente a las siguientes instrucciones:

Primera.– Dependen y están bajo las órdenes inmediatas del Capitán y del Primer Piloto del vapor, debiendo además subordinación y respeto a los demás oficiales del buque.

Segunda.– Sin la menor objeción, acatarán las disposiciones que dicte el Capitán, el Piloto y el Primer Ingeniero, relativas a la forma en que deban hacer su servicio de guardias, práctica profesional en general y permiso para ir a tierra; siendo entendido que tanto los guardiamarinas de cubierta como los de máquinas, están obligados a hacer servicio tanto en puerto como en la mar, unos en el puente y otros en la máquina.



Tomás Pizarro Rojas, uno de los jóvenes oficiales que bregó por la modernización y el desarrollo de la Marina de Guerra. (Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).

Tercera.– El guardiamarina más antiguo de los que hacen el viaje, deberá, previo acuerdo con el Capitán, entrevistarse con los Cónsules o Agentes Diplomáticos peruanos, a fin de que estos soliciten la autorización respectiva para poder visitar las fábricas, astilleros o arsenales extranjeros.

Cuarta.– Después de cada visita que efectúen en arsenales (de una manera general), están obligados a hacer un informe detallado sobre todo lo que hubieren visto y anotado en las observaciones personales que su criterio les sugiera. Dichos informes serán entregados al guardiamarina más antiguo antes de las cuarenta y ocho horas posteriores a la que hubieran efectuado la visita, estando aquel obligado a anotar bajo su firma, el día en que se recibe cada informe.

Quinta.– Los guardiamarinas usarán a bordo del vapor *Huallaga* el uniforme militar y en tierra el traje civil.

Sexta.– El Capitán del vapor lleva instrucciones especiales para desembarcar en cualquier puerto nacional o extranjero al guardiamarina que se negare a cumplir sus órdenes, entregándole su pasaje respectivo para el Callao, pasaje cuyo valor será descontado de los haberes del que diera motivo para tomar tan rigurosa providencia.

Séptima.– Cada guardiamarina tendrá su Diario de Navegación, el que llevará correctamente, haciendo en él todas las anotaciones prescritas. Tendrá además un cuaderno de cálculos náuticos, y otro para tomar perspectivas de las costas e islas.

Octava.– Deberán calcular diariamente los desvíos de cada rumbo que se navegue; una situación astronómica por mañana, y el punto a medio día. Sino fuere posible la observación matinal, la efectuarán en la tarde o en la noche; es decir, que de todas maneras debe realizarse la observación diariamente. Calcularán longitudes y latitudes meridianas y circunmeridianas, procurando además practicar y resolver los distintos problemas que han estudiado, ciñéndose en todo a las fórmulas prescritas en sus cuadernos de cálculo de la Escuela Naval.

Novena.– En el cuaderno de croquis, anotarán con lápiz de dibujo la perspectiva de los puertos a los cuales, entre el vapor, tomándola desde que se delinea la costa con claridad, hasta el momento de fondear, de manera que cualquier profesional pueda reconocer el puerto con dicho croquis a la vista.

Décima.– Se proveerán además de un cuaderno para memorias del viaje, en el que harán anotaciones personales de importancia estratégica o militar de los puertos que visiten, datos del buque en que navegan, sus condiciones generales, etc. En el mismo cuaderno copiarán los informes que presenten y a los que se hace referencia en la cláusula cuarta.

Undécima.– Debiendo el capitán del vapor informar por separado sobre las condiciones profesionales y espíritu de disciplina de cada uno de los guardiamarinas, se previene a estos que toda mala información que al respecto se recibiera de ellos, obligará a la Superioridad a aplicar todo el rigor de los Reglamentos Militares a que hubiere lugar.

Duodécima.– Las presentes instrucciones son también aplicables a los guardiamarinas maquinistas que se embarquen en viaje de práctica, los cuales además estarán subordinados al Primer Ingeniero del buque, dependiendo sus licencias del citado Oficial y del Capitán del vapor; en ausencia de este último, actuará el Primer Piloto. Llevarán un Cuaderno-Diario de Navegación, y otro de cálculos para efectuar aquellos que les ordene el Primer Ingeniero. En libro o cuaderno aparte, anotarán todos los trabajos que diariamente se ejecuten a bordo, en el departamento de máquinas y los importantes que se efectuaron en puerto, debiendo asistir al igual que los guardiamarinas en toda visita de fábricas, arsenales o astilleros, debiendo entregar su informe al guardiamarina más antiguo, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula cuarta.

Decimotercera.– A la vuelta de viaje, presentarán personalmente al Jefe de estado Mayor General de Marina, sus diarios, memorias, cuadernos de cálculos, etc. Para ser revisados y anotados, siendo de advertir que el resultado final del análisis que de sus trabajos se haga, será la nota con que en el libro historial comenzarán sus conceptos de oficiales.

Decimocuarta.– Después de llegado el vapor a Inglaterra y habiendo acordado la gerencia de la Compañía Peruana de Vapores el licenciamiento total del personal que tripula el *Huallaga*, recibirá del Capitán de dicho vapor, en época oportuna, sus pasajes de regreso al Callao en algún barco de comercio o de pasajero. En el viaje de vuelta al Callao, el guardiamarina más antiguo solicitará autorización del Capitán del buque en que navegan a fin de que este les permita subir al puente a hacer sus observaciones diarias. Si dicho permiso les fuera negado, se concretarán a trabajar con independencia de la oficialidad del buque, en el sitio que encuentren más apropiado y siguiendo las instrucciones del guardiamarina más antiguo.

En el documento se hace la siguiente advertencia: "Esta jefatura espera que, dadas las condiciones de capacidad profesional, moral, civil y militar del personal de guardiamarinas que se embarca en el *Huallaga* en viaje de práctica, no habrá motivo de queja contra ninguno de ellos, y les recomienda muy especialmente la mayor unión, compañerismo, armonía y apoyo mutuo, como también respeto y obediencia al personal que forma la oficialidad del indicado vapor".

NOTAS AL CAPÍTULO IV

1. En el presente capítulo se ofrece una visión sintética y esquemática de cómo evolucionó nuestra Marina de Guerra desde el término del conflicto de 1879 hasta el derrumbe del régimen leguiísta en agosto de 1930, resaltando los hechos más significativos que entonces se sucedieron. La clasificación que se presenta (resumida en tres etapas) responde a una concepción lineal del tiempo (proceso) en el lapso de esos 46 largos años (1884-1930).
2. Manuel Villar Olivera nació en Lima en 1808 (otros afirman en 1801) en las postrimerías del dominio hispano. Fue hijo de Pascual Villar y de Agustina Olivera. Estudió en la Real Academia Náutica de Lima, graduándose como piloto en 1819 a la edad de 18 años. Fue uno de los fundadores de la Marina peruana. Se incorporó al servicio naval nacional en febrero de 1825, recibiendo el despacho de guardiamarina dos años después. Embarcó en la nave *Presidente*, participando en la campaña sobre Guayaquil, en la que se distinguió al atacar y hacer volar una batería. Participó en la guerra civil de 1835 al lado del general Felipe Santiago Salaverry, y en 1837 sirvió a la causa de la Confederación en las naves *Flor del Mar* y *Socabaya*. Fue comandante de la *Limeña* y de la *Yungay*. Tras la derrota de la Confederación sirvió en diversos buques mercantes hasta 1847, siendo capitán de la goleta *Caupolicán* (1841) y navegando en aguas de China, Australia y Brasil. En 1853 fue enviado a Estados Unidos para vigilar la construcción de los vapores *Tirado* y *Huallaga*, destinados al río Amazonas. Al año siguiente fue comandante del *Apurímac* y luego del *Gamarra*, quedando fuera del servicio después de la batalla de La Palma (5 de enero de 1855). Posteriormente, comandó al *General Plaza* y al producirse el conflicto con España fue nombrado comandante general de la división peruana que fue enviada a Chile para constituir la Escuadra aliada. Comandó dicha fuerza en el combate de Abtao en febrero de 1866 (siendo su hora más grande). En los años siguientes, se desempeñó como vocal de las Juntas de Reconocimiento y Reformadora de las Ordenanzas Navales. Al estallar la guerra con Chile se presentó como voluntario y se le dio el mando de la Batería Santa Rosa. El presidente Piérola lo nombró Secretario General de Marina (equivalente a ministro de Marina), ascendiendo a contralmirante en 1881. Falleció en Lima el 16 de octubre de 1889 a los 80 años de edad (Milla Batres, 1986; Ortiz y Castañeda, 2007).
3. Nacido en Lima el 28 de mayo de 1832, Luis Germán Astete Fernández de Paredes era hijo de Pedro Astete Núñez y de María Manuela Fernández de Paredes Noriega. Cursó estudios en el Convictorio de San Carlos e

ingresó al Colegio Naval Militar el 12 de enero de 1850, egresando como alférez de fragata tres años después. Fue embarcado en la fragata francesa *Algerie*. Permaneció a bordo de dicho buque por espacio de un año y medio, siendo transbordado después a la nave *Serieuse*, en la que viajó al Viejo Mundo. En Londres fue destinado a completar la dotación del vapor *Amazonas* construido en los astilleros Wigram, realizando en él la travesía de retorno hasta el Callao. En 1854 fue nombrado comandante de la goleta *Héctor*, pero se unió a los presos políticos que marchaban desterrados a México. Capturados por el *Vigilante*, se le siguió juicio y fue desterrado a Chile. Pronto volvió a Arequipa donde permaneció hasta la batalla de La Palma en enero de 1855. Entrañable amigo de los piuranos Miguel Grau y Lizardo Montero (menor que el primero, pero de la misma edad que el segundo), participó con ellos en la sublevación de la fragata *Apurímac* a favor de Vivanco y contra Castilla (1856-1857). Después de haber servido en la *Libertad* y en el *Guise*, fue dado de baja en enero de este último año por haberse comprometido en dicha revuelta. Fue elegido diputado por Huaraz para el Congreso de 1860-1864, ocupando la secretaría de dicho organismo legislativo. En varias ocasiones prestó servicios en su *Alma Mater* el Colegio Naval Militar, destacando como profesor de Matemáticas. Tomó parte en el célebre Combate del Callao en mayo de 1866 a bordo del vapor *Sachaca*, siendo condecorado por dicha acción tanto por el gobierno peruano como por el boliviano. Tuvo una activa participación en la política nacional, interviniendo en la revolución de Piérola de 1877, en el que tomó el mando de la llamada "Escuadra Regeneradora", izando su insignia en el monitor *Huáscar* y enfrentó con él a los buques británicos *Shah* y *Amethyst* frente a Pacocha. Durante la guerra con Chile, ya como capitán de navío, fue enviado a Estados Unidos por el ministro José María Quimper para adquirir armamento, siendo nombrado después prefecto del Callao. Tras la batalla de Miraflores se unió al general Andrés A. Cáceres, tomando parte en las acciones de Marcavalle, Pucará, Zapallango y Concepción. Falleció al mando de la Cuarta División del Ejército del Centro en la batalla de Huamachuco el 10 de julio de 1888. Tenía 51 años de edad. Indudablemente, en la vida de este valeroso y decidido jefe de nuestra Armada sobresalen sobre todo dos acciones arriba mencionadas: el combate de Pacocha (1877) y la batalla de Huamachuco (1883); en esta última –como ya se dijo– encontró la muerte valerosamente, víctima de un certero balazo en la frente (Buenaño, 1963; Tauro, 2001; Ortiz y Castañeda, 2007).

4. En su edición del 1° de febrero de 1884, *El Comercio* publicó una nota de su corresponsal del Callao que decía: "La capitanía del puerto ha convocado postores para el remate de los buques nacionales *Marañón*, *Talismán*, *Tumbes*, *Meteoro*, *Loa*, *Saucy Jack* y *Campeadora* que se encuentran a pique en la bahía". Con fecha 16 de noviembre de 1887 se autorizó al señor Martín Laynes para extraer del fondo del mar los restos del vapor *Talismán*, sin gravamen para el fisco. Anteriormente, por Resolución Suprema de 30 de marzo de 1886 se había concedido permiso al señor Bernardo Pruss para extraer del mismo sitio los restos de los buques *Apurímac*, *Tumbes* y otras naves del Estado.
5. En palabras de un oficial de la Marina de entonces (arropado bajo el seudónimo de *Collingwood*) al concluir la guerra, la Armada Peruana ocupaba el último lugar entre las marinas de América del Sur (*Collingwood*,

1918). En términos macro, esto significaba que, incluso, al empezar la vigésima centuria las tres únicas armadas sudamericanas que eran tenidas en cuenta a nivel mundial eran aquellas que conformaban el llamado "Eje ABC" (Argentina, Brasil y Chile), pues contaban con cruceros, acorazados y destructores; las otras marinas (incluyendo a la nuestra) eran consideradas insignificantes. En las *Memorias* del contralmirante Tomás M. Pizarro Rojas (recientemente publicadas por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú), se encuentran valiosas referencias sobre este deplorable estado en que quedó la Marina de Guerra.

6. *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, coronel D. Juan Martín Echenique,* presenta a la Asamblea Constituyente de 1885, p. 17.
7. *Memoria de Guerra y Marina presentada al Congreso Constituyente de 1886* por el ministro del Ramo, pp. 5-11 y 13.
8. *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1887 el ministro de Guerra y Marina*, p. 3. En este año, la *Memoria* fue presentada en dos volúmenes: uno para cada sección o ramo.
9. *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1888 el ministro de estado en el Despacho de Guerra y Marina*, p. 3. Nacido en Paita en 1841, Elías Mujica fue uno de los hombres más notables de su generación. Político, comerciante y patriota, estuvo ligado por muchos años al desarrollo de nuestro primer puerto de la República. Fue uno de los fundadores del Partido Civil al lado de Manuel Pardo y Lavalle. Peleó en 1879 contra las fuerzas chilenas y acompañó al general Cáceres en su intensa campaña en La Breña. En su calidad de ministro de Guerra y Marina desplegó energía e inteligencia al servicio de la patria. Falleció en París el 21 de mayo de 1904 a los 63 años de edad.
10. *Memoria Secreta de Guerra y Marina*. Lima, 31 de julio de 1888, p. 6. *Manuscrito elevado a los Honorables Representantes de la Legislatura de ese año*. El ejemplar consultado (en versión xerográfica) se encuentra en la biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
11. *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1890*, p. XV.
12. *Memoria que el ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1891*, pp. III y XXXIII-XXXIV.
13. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1892*, pp. 11-12.
14. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1894*, p. 13.
15. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1896*, p. 15.
16. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1898*, p. XV.
17. *Ibídem*. Anexo 20, pp. 108-110. Bernabé Carrasco Noé, insigne jefe de nuestra Armada, nació en Lima en 1846. Fue hijo de Mariano Carrasco y de Josefa Noé. Ingresó al Colegio Naval y Militar en julio de 1863, siendo nombrado guardiamarina cuatro años después. Estuvo embarcada en la fragata *Apurímac*. La noche del 1° de mayo de 1866 escapó del Colegio para dirigirse al Callao y tomar parte en el combate del día siguiente en la Torre de Junín. Posteriormente sirvió en varios buques. En junio de

1872 (un mes antes de la fallida revuelta de los hermanos Gutiérrez) fue ascendido a teniente 2°. Tres años después (mayo de 1875) se unió a la revolución de Piérola y pasó al *Huáscar*, tomando parte en el combate de Pacocha (1877). Al estallar la guerra con Chile sirvió en las baterías del Callao, encargándose del mando de la lancha torpedera *Alianza*. En 1883 era ayudante de la capitanía de puerto del Callao. Al año siguiente fue ascendido a capitán de corbeta, siendo nombrado comandante del *Vilcanota* y luego capitán de puerto de Lomas. En 1885 obtuvo el grado de capitán de fragata. En 1890, con sus camaradas de armas Alejandro Sauri, Manuel Raygada y José María Carrasco, fue juzgado por delito de rebelión. Fue prefecto de Huánuco cinco años después (1895), comandante de la *Lima* y diputado por el Callao. A fines de 1895 se embarcó con Piérola en un bote de 21 pies de eslora, navegando desde Iquique hasta puerto Caballas, desde donde *El Califa* (sobrenombre de Piérola) asumió la jefatura de la lucha contra el presidente Cáceres. En 1896, al convertirse Piérola en presidente, lo nombró Comandante General de la Escuadra y Presidente de la Junta Superior de Marina; tres años después fue ascendido a contralmirante. Falleció en Lima el 28 de noviembre de 1906 a los 60 años de edad (Palacios, 1990; Ortiz y Castañeda, 2007).

18. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1899*, p. XXIII.
19. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1900*, pp. 16-17. Sobre este insigne jefe de la Armada Nacional, incluimos en capítulo posterior una semblanza biográfica a raíz de su deceso ocurrido en 1935.
20. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1903*, p. XXII. Considerado Hombre-símbolo de la guerra con Chile por su intrépida y valerosa acción en Arica (doble ruptura del bloqueo al mando de la corbeta *Unión*), Villavisencio despertó simpatía y respeto no solo entre sus camaradas de institución, sino también en el seno de la opinión y de la ciudadanía en general. En capítulo posterior, igualmente con motivo de su fallecimiento, incluimos una semblanza biográfica.
21. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*, p. LXV.
22. VALDIZÁN GAMIO, José: "La Marina de Guerra Peruana en el siglo XX". En: *Visión del Perú en el siglo XX*. Lima, 1962, T. I, p. 354.
23. Evidentemente, esta supremacía de la Marina de Guerra de Chile sobre la nuestra se prolongó muy adentro del siglo XX, llegando a disponer, en varias ocasiones, de escuadras inmensamente superiores a la de cualquiera de los países de esta parte del Continente.
24. LA ROERIE, Guillermo: "Una Misión Naval en el Perú (1905-1914)". En: *Revista de Marina*. Callao, 1957, N° 6, p. 890.
25. VEGAS GARCÍA, Manuel: *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1924*. Lima, 1973, p. 283.
26. "Memoria del Director de la Escuela Naval, capitán de navío don Toribio Raygada". En: *Revista de Marina*. Callao, 1° de enero de 1906, año III, pp. 9-13. Nacido en Lima el 23 de noviembre de 1844, Toribio Raygada Oyarzábal era hijo del general José María Raygada Gallo y de Juana Oyarzábal. Ingresó a la Armada en 1856 como guardiamarina cursante, embarcándose en la fragata *Amazonas* para realizar el exitoso viaje de circunnavegación. Acudió al bloqueo de los puertos ecuatorianos

(1858-1859). Sirvió en otras naves y en 1866 fue comandante del *Colón* y después del *Sachaca*, a bordo del cual combatió en el Callao en el célebre combate del Dos de Mayo. En 1870 fue adjunto naval en Bolivia y secretario de la Legación Peruana en Italia (1878). Al mando del *Oroya* participó en la guerra con Chile. Al concluir el conflicto fue Comandante Principal de las Milicias Navales, visitador de capitanías, senador por el Callao (1894), prefecto de Puno y Cusco, en 1902 y director de la Escuela Naval (1903-1906). En 1907 ascendió a contralmirante. Falleció en Lima el 15 de febrero de 1916 (Ortiz y Castañeda, 2007).

27. Entre otras cosas, escribió el Reglamento Orgánico para el servicio a bordo de los buques, creó la Comandancia General de la Escuadra y gestionó la compra de dos sumergibles tipo *Laubeuf* al astillero francés Messieurs & Cie. En Chalons-sur-Saone (Laguerre, 2015).
28. Paul de Marguerye –dice Laguerre (2015)– supo ejercer sin mucha dificultad su misión; en cambio, Pierre Guette tuvo una actitud confrontacional con sus críticos peruanos.
29. Cfr. LAGUERRE KLEIMANN, Michel: "Inauguración del nuevo edificio de la Escuela Naval en La Punta (1912)". En: *Revista de Marina*. Callao, 2012, N° 3, pp. 21-31.
30. En los capítulos siguientes se analiza el tema con mayor amplitud, abordando los distintos aspectos de esta modernización y consolidación institucional. En el presente apartado presentamos una reseña introductoria.
31. Ernesto Teodoro Caballero y Lastres nació en Lima el 3 de noviembre de 1872 en los inicios del gobierno civilista de Manuel Pardo. Era hijo de Félix Caballero Navarrete y Teresa Lastres. Estudió en el Colegio Nacional Nuestra Señora de Guadalupe e ingresó a la Escuela Naval en 1889, graduándose como guardiamarina en febrero de 1893, fecha en que se embarcó en el crucero *Lima*. Al solicitar licencia en aquel año, navegó como marino mercante durante dos años. En mayo de 1895 se incorporó a la Escuela Naval como docente; al año siguiente viajó en el *Constitución* al Pará para debelar el intento separatista de Loreto. Entre mayo de 1902 y marzo de 1905 sirvió en el *Chalaco*. Entre marzo de 1905 y 1910 estuvo al mando del *Iquitos*, siendo nombrado director de la Escuela Naval cuando dicha nave se convirtió en su sede institucional (1908); era entonces capitán de fragata. En 1910 pasó a Estados Unidos y Europa integrando la Comisión de adquisición de buques y armamento. En 1913, ya como capitán de navío, fue nombrado comandante del *Teniente Rodríguez*, y a fines de ese año se le dio el mando de la Estación de Sumergibles. Dejó dicho cargo en abril de 1914 para pasar en comisión al extranjero. De diciembre de 1915 a diciembre de 1916 comandó la Flotilla de Loreto, sirviendo también como prefecto de ese departamento. A su regreso de Iquitos fue nombrado nuevamente director de la Escuela Naval. Entre 1920 y 1936 se desempeñó como agregado naval en Italia, Grecia, Estados Unidos y España. Alcanzó el grado de contralmirante. Falleció en Mónaco el 31 de enero de 1944 (Ortiz y Castañeda, 2007).
32. Nacido en Ica el 18 de febrero de 1873, Numa Pompilio León Arechua era hijo de José León y Dolores Arechua. Ingresó a la Escuela Naval en 1888, graduándose como guardiamarina en febrero de 1893. Realizó prácticas en la barca nacional *Japan*, llevando a cabo un viaje a Hong Kong. En 1896 se embarcó en el *Constitución* y tomó parte de la expedición al Pará destinada a debelar la rebelión separatista ocurrida en Iquitos ese año. Fue

comandante de las lanchas *Iquitos*, *Cahuapanas* y *Urubamba*, así como jefe de la Comisión de Exploración del río Yurúa (1905). Dos años después viajó a Inglaterra como parte de la dotación que debía embarcarse en los flamantes cruceros, siendo nombrado comandante del *Almirante Grau*, ejerciendo su mando entre 1908 y 1917, luego de lo cual fue nombrado jefe del Estado Mayor General de Marina. Falleció en París el 5 de julio de 1925 como capitán de navío (Ortiz y Castañeda, 2007).

33. César Bielich Pomareda nació en Lima el 27 de setiembre de 1873. Era hijo de Adriano Bielich Mirandoli y Marcelina Pomareda. Ingreso a la Escuela Naval en abril de 1888, recibiéndose como guardiamarina en febrero de 1894. Fue embarcado en el transporte *Santa Rosa*, sirviendo después sucesivamente en la Escuela Náutica de Paita, Escuela Naval, *Chalaco* y *Constitución*. Enviado a Europa en 1905 como ayudante del jefe de la Comisión de construcción de los cruceros, regresó al Callao a bordo del *Almirante Grau*, del cual fue nombrado segundo comandante en 1908. Entre 1909 y 1913 fue subdirector de la Escuela Naval, pasando luego a ser comandante del *Coronel Bolognesi*. En los años siguientes desempeñó diversos cargos como presidente de la Comisión Calificadora, inspector de las islas guaneras y del carguío del fertilizante marino. Ascendió a contralmirante en enero de 1930 y fue nombrado director de Personal de Marina. Falleció en Lima el 19 de marzo de 1950 (Ortiz y Castañeda, 2007).
34. Nacido en Lambayeque el 27 de noviembre de 1871, Pedro Alejandro Buenaño Arbulú era hijo de Pedro R. Buenaño y Encarnación Arbulú. Cursó estudios en la Escuela Naval desde mayo de 1889 hasta febrero de 1893 cuando se graduó de guardiamarina. Realizó prácticas en la marina mercante, navegando durante un año en buques a vela a China y Japón. A su retorno sirvió en la *Lima*, *Constitución* y Escuela Naval. En 1900 fue destinado a Iquitos donde se desempeñó como comandante de las lanchas *Cahuapanas* y *Loreto*. Integró la Comisión de Límites con Brasil y jefe de la Comisión Exploradora de los ríos Yurúa y Purús. En mayo de 1906 fue nombrado segundo comandante del *Constitución* y en diciembre de ese año fue enviado a Inglaterra como segundo comandante del recién construido crucero *Coronel Bolognesi*, cuyo mando asumió en octubre de 1908. A órdenes del Ministerio de Relaciones Exteriores desempeñó diversas comisiones en Europa y Estados Unidos. En octubre de 1915 fue nombrado jefe del Estado Mayor General de Marina. Años después (1926) formó parte de la Comisión Plebiscitaria en Arica. En octubre de ese año fue ascendido a contralmirante. Falleció en Lima el 27 de febrero de 1929 (Ortiz y Castañeda, 2007).
35. Teodosio Cabada Porras nació en Lima el 16 de abril de 1896. Eran sus padres el capitán de navío Teodosio Cabada Revoredo y Mercedes Porras. Estudió en el Instituto Chalaco. En 1912 ingresó a la Escuela Naval a los 16 años de edad. Al recibirse como guardiamarina en febrero de 1917 fue destinado al *Coronel Bolognesi* y luego al *Iquitos*. Fue secretario de la Comisión Demarcadora de Límites con Brasil (1919-1922), sirviendo también en la Capitanía de Puerto en el extremo norte (Puerto Pizarro) y en la Estación de Submarinos. Fue subsecretario, secretario y edecán del presidente Leguía durante su segunda y prolongada administración; a la caída del régimen, dejó el servicio. En 1932 culminó sus estudios de Derecho en San Marcos y se graduó como abogado en 1934, como bachiller en Humanidades en 1936 y como doctor en Historia ese mismo

año. Reingresó al servicio en 1939, desempeñándose como defensor letrado en la Zona Naval hasta 1941. En este año fue ascendido a capitán de corbeta y en febrero de 1948 a capitán de fragata. Al año siguiente pasó al servicio diplomático, ejerciendo funciones de ese género en Canadá y las Naciones Unidas. Fue embajador del Perú en Ecuador, Venezuela y Cuba. Ejerció la cátedra de Historia de la Cultura en San Marcos entre 1936 y 1966. Falleció en Lima el 6 de abril de 1978; tenía 82 años de edad (Tauro, 2001; Ortiz y Castañeda, 2007).

36. Héctor Ulises Carvajal Fonseca nació en el Callao el 13 de agosto de 1875. Sus padres fueron el vicealmirante Manuel Melitón Carvajal y Rosaura Fonseca. Estudió en la Escuela Naval entre mayo de 1888 y febrero de 1894. Fue destinado a la dotación de la *Lima*. De abril a diciembre de 1899 estuvo en la Comisión presidida por su padre para determinar las posiciones geográficas en la Vía Central del Perú. En 1900 lo acompañó a Europa. Entre 1902 y 1905 sirvió en su *Alma Mater* como profesor de Artillería Naval y Torpedos. Pasó otra vez a Europa como miembro de la comisión de construcción de los cruceros. Hacia fines de 1907 integró la Comisión Hidrográfica. En 1914 fue comandante del *Iquitos*, siendo ascendido a capitán de navío. Con dicho grado fue jefe de la Comisión Hidrográfica, retirándose del servicio en 1915. Falleció en Lima el 21 de mayo de 1918 a los 43 años de edad (Ortiz y Castañeda, 2007).
37. Nacido en Islay el 20 de octubre de 1870, Augusto Ricardo Pimentel Rivera era hijo del capitán de navío Ricardo Pimentel y de María Josefa Rivera. Ingresó a la Escuela Naval en 1889, graduándose de guardiamarina en febrero de 1893. Por motivos políticos fue separado de la Armada por el gobierno de Piérola, dedicándose a navegar en la marina mercante. En 1896 fue embarcado en el *Constitución* que se dirigió a Loreto para debelar el movimiento separatista. Posteriormente, exploró los ríos Pichis, Pachitea y Ucayali. Fue comandante de las lanchas *Pizarro* e *Iquitos*. Sirvió en la Escuela de Grumetes y en la Escuela Naval. En 1912 fue nombrado comandante del *Iquitos*, en la Comisión que transportaba las dotaciones para los sumergibles *Ferré* y *Palacios*. En 1913 obtuvo la clase de capitán de navío. Se desempeñó como interventor de las islas guaneras, capitán del puerto del Callao, Puno y Paita, comandante principal de las Milicias Navales, inspector de faros, comandante del *Coronel Bolognesi* y de la División de Cruceros. En 1930 fue prefecto del Callao. Falleció en Lima el 31 de mayo de 1948 (Ortiz y Castañeda, 2007).

Capítulo V
LA CREACIÓN DEL MINISTERIO DE MARINA[1]

1. LA LEY N° 4003 DE 13 DE OCTUBRE DE 1919 QUE AUTORIZÓ DICHA CREACIÓN

Al empezar su vida republicana (y por un prolongado tiempo más), el diminuto aparato administrativo del flamante Estado peruano reposó en tres Ministerios: Hacienda, Relaciones Exteriores y Guerra y Marina. Así lo dispuso el propio Libertador, José de San Martín, en un extenso decreto de fecha 3 de agosto de 1821 que dice a la letra:

> "Al encargarme de la importante empresa de la libertad de este país, no tuve otro móvil que mis deseos de adelantar la sagrada causa de la América y de promover la felicidad del pueblo peruano. Una parte muy considerable de aquellos se ha realizado ya; pero la obra quedaría incompleta y mi corazón poco satisfecho, si yo no afianzase para siempre la seguridad y la prosperidad futura de los habitantes de esta región.
> Desde mi llegada a Pisco, anuncié que por el imperio de las circunstancias me hallaba revestido de la suprema autoridad y que era responsable a la patria del ejercicio de ella. No han variado aquellas circunstancias puesto que aún hay en el Perú enemigos exteriores que combatir; y, por consiguiente, es de necesidad que continúen reasumidos en mí el mando político y militar.
> Espero que, al dar este paso, se me hará la justicia de creer que no me conducen ningunas miras de ambición, sí solo la conveniencia pública. Es demasiado notorio que no aspiro sino a la tranquilidad y al retiro, después de una vida tan agitada; pero tengo sobre mí una responsabilidad moral, que exige el sacrificio de mis más ardientes votos. La experiencia de 10 años de revolución en Venezuela, Cundinamarca, Chile y Provincias Unidas del Río de La Plata me ha hecho conocer los males que ha ocasionado la

convocación intempestiva de Congresos, cuando aún subsistían enemigos en aquellos países: primero es asegurar la Independencia, después se pensará en establecer la libertad sólidamente. La religiosidad con que he cumplido mi palabra en el curso de mi vida pública me da derecho a ser creído; y yo la comprometo ofreciendo solemnemente a los pueblos del Perú que, en el momento mismo que sea libre su territorio, haré dimisión del mando, para hacer lugar al Gobierno que ellos tengan a bien elegir. La franqueza con que hablo debe servir como un nuevo garante de la sinceridad de mi intención. Yo pudiera haber dispuesto que electores nombrados por los ciudadanos de los departamentos libres, designasen la persona que había de gobernar, hasta la reunión de los representantes de la nación peruana; mas como, por una parte, la simultánea y repetida invitación de gran número de personas de elevado carácter y decidido influjo en la capital, para que presidiese la administración del Estado, me aseguraba un nombramiento popular; y por otra, había obtenido ya el asentimiento de los pueblos que estaban bajo la protección del Libertador, he juzgado más decoroso y conveniente el seguir esta conducta franca y leal, que debe tranquilizar a los ciudadanos celosos de su libertad.

Cuando tenga la satisfacción de renunciar el mando y de dar cuenta de mis operaciones a los representantes del pueblo, estoy cierto que no encontrarán en la época de mi administración, ninguno de aquellos rasgos de venalidad, despotismo y corrupción, que han caracterizado a los agentes del Gobierno español en América. Administrar recta justicia a todos, recompensando la virtud y el patriotismo y castigando el vicio y la sedición en donde quiera que se encuentren, tal es la norma que regirá mis acciones, mientras esté colocado a la cabeza de esta nación, conviniendo pues a los intereses del país la instalación de un Gobierno vigoroso, que lo preserve de los males que pudieran producir la guerra, la licencia y la anarquía.

POR TANTO, DECLARO LO SIGUIENTE:

1. Quedan unidos desde hoy en mi persona el mando supremo político y militar de los Departamentos libres del Perú, bajo el título de Protector.
2. El Ministerio de Estado y Relaciones Exteriores está encargado a D. Juan García del Río, Secretario del despacho.
3. El de Guerra y Marina, al Teniente Coronel D. Bernardo Monteagudo, Auditor de Guerra del Ejército y Marina, Secretario del despacho.
4. El de Hacienda, al Dr. D. Hipólito de Unanue, Secretario del despacho.
5. Todas las órdenes y comunicaciones oficiales serán firmadas por el respectivo Secretario del despacho y rubricadas por mí; y las comunicaciones que se me dirijan, vendrán por medio del Ministerio que corresponda.
6. Con la posible brevedad se formarán los reglamentos necesarios, para el mejor sistema de administración y el mejor servicio público.
7. El actual decreto solo tendrá fuerza y vigor hasta tanto que se reúnan los representantes de la nación peruana y determinen sobre su forma y modo de Gobierno" (*Revista de Marina*. Lima, julio, agosto y setiembre de 1921. Año VI, N° 4)[2].

Casi dos meses después (6 de octubre), el mismo Libertador expidió el primer decreto sobre la Marina de Guerra que dice así:

> "Conviniendo al mejor servicio del Estado poner con anticipación las bases sobre que debe elevarse nuestra fuerza marítima, y no siendo por ahora practicable el dar las ordenanzas que deben regir; he resuelto, mientras estas se formen, declarar lo siguiente:
> 1° El servicio de los buques de guerra del Perú y la contabilidad en todos los ramos, se arreglará a la ordenanza naval dada y publicada en 1802 para la Armada naval de España.
> 2° En los juicios criminales que se sigan contra extranjeros que se hallen al servicio de la Marina del Perú, siempre que no sean españoles, se observará el método judicial, y se aplicarán las penas que prescriben los artículos de guerra que rigen en la Marina Inglesa.
> 3° Los naturales de cualquiera de los Estados o provincias que antes componían la América que se denominaba española, como también los individuos de la Península que quieran entrar al servicio de la Marina del Estado, serán juzgados por la citada Ordenanza de 1802 y conforme a las leyes penales que en ella se establecen. Comuníquese este decreto por el Ministerio de Guerra y Marina al comandante de ella, para que desde ahora lo haga saber a todos los individuos que quieran tomar partido en los buques de guerra del Perú".

En lo que respecta al Ramo de Guerra y Marina, puede decirse que a partir de entonces y hasta octubre de 1919 (casi un siglo), los dos sectores castrenses marcharon de la mano, con clara preeminencia del primero sobre el segundo en lo que se refiere a la distribución presupuestal y al número de ministros provenientes de las canteras del Ejército (era mayormente a los generales a quienes se nombraba, como cabezas de este Ministerio). Fue un dilatado periodo en que la Marina, salvo contados y excepcionales momentos, se convirtió prácticamente en la "Cenicienta" de los gobiernos que entonces se sucedieron y supeditada permanentemente a la indicada tutela[3]. En esas condiciones –como ya se dijo en el capítulo precedente– la cabeza visible de la institución naval era el Director de Marina, por lo regular un capitán de navío o, excepcionalmente, un contralmirante (Ley de agosto de 1872).

Carente, pues, de la independencia necesaria para consolidar su autodesarrollo, escasa de los recursos suficientes para potenciar su poderío institucional y, sobre todo, sujeta a los vaivenes de la incertidumbre política promovida por el caudillismo militar de turno, la Armada vio afectada así su existencia en diversos instantes de nuestro zigzagueante acontecer nacional. Eso se expresó nítidamente, por ejemplo, antes e inmediatamente después del conflicto bélico de 1879 en que, por un lado, la incuria de nuestros gobernantes y la falencia económica imperante, por otro, actuaron en su contra. No obstante estas circunstancias adversas e infaustas, es correcto afirmar también que siempre la Marina de Guerra mereció el respeto y la simpatía de la opinión

pública y de la población en general. Conducta colectiva que, invariablemente, pervive hasta los tiempos actuales.

Este fue el panorama que antecedió no solo a la decisión histórica de la Asamblea Nacional de establecer la autonomía del Ministerio de Marina (8 de octubre), sino también a la posterior e inmediata promulgación por el Ejecutivo de la mencionada Ley N° 4003 de 13 de octubre de 1919, autorizando su creación y organización. Pero, desde el seno de la propia institución naval, ¿cuáles fueron los antecedentes históricos que, a la larga, condujeron al logro del ansiado Ministerio propio? ¿quiénes fueron sus principales promotores? ¿qué dificultades se presentaron en el camino? El contralmirante Tomás M. Pizarro en sus citadas *Memorias*, nos ha dejado una valiosa y extensa información donde se detalla lo que él y varios jóvenes oficiales con ideas progresistas e innovadoras, solicitaron a mediados de agosto de 1917: la creación formal del Ministerio de Marina. La respuesta a esa solicitud no fue favorable por parte del presidente José Pardo; todo lo contrario. La conducta del mandatario –según ese testimonio– estuvo caracterizada entonces no solo por la mofa, el desdén y el archivamiento del proyecto presentado, sino también por algo mucho más grave e injusto: el cambio de puesto a lugares alejados e inhóspitos, la persecución sistemática y el encarcelamiento de algunos de estos oficiales acusados de revoltosos. Todo ello, obviamente, creó un ambiente de malestar en algunos sectores de la Armada, sobre todo, entre los oficiales más jóvenes que se sintieron desilusionados y defraudados frente a la negativa presidencial y a su desmedida actitud con ribetes de venganza. Aquí el testimonio del citado jefe y protagonista de esos hechos:

> "Hacia 1917, el momento era indudablemente grave para la Armada. A esta crítica situación se aunaba nuestra mala organización. En aquel entonces, la Marina dependía del Ministerio de Guerra y Marina, cargo que generalmente era desempeñado por un alto Jefe del Ejército que dedicaba mayor atención a lo suyo que a la Marina; como muestra de este aserto, cito el caso de uno de ellos que, al ser observado por el Director de Marina cuando se ordenó disponer de la partida destinada a combustible para la Escuadra, manifestó: 'La caballada sin pasto se puede morir, mientras que los buques sin carbón siempre seguirán a flote'. Bajo esta casi permanente subordinación, siempre el representante de la Armada, puesto al lado del Ministro de Guerra y Marina, con el nombre de Director de Marina (peruano o francés), ningún papel desempeñaba ante tal imposición del Ministro de turno.
>
> La Marina era, pues, en esos instantes, una entidad inactiva con su material en peligro de perderse totalmente, aunque alimentaba pacientemente que esta evolución o cambio se llevara a cabo metódicamente, porque

nunca ha usado de su poder para conseguirlo; su lucha ha sido siempre silenciosa e institucional. Esa ha sido siempre su actitud.

Con estas aspiraciones y deseos, nos reunimos en el mes de agosto de 1917 un grupo de Jefes y Oficiales, con el fin de orientar los criterios y examinar el procedimiento a seguir para sacar a la Armada de tan temerario abandono y lograr, si fuera posible, que recuperara el rol respetable que siempre había tenido en las aguas del Pacífico Sur.

A esta reunión concurrió prácticamente todo el personal Superior de la Armada, presididos por las más altas jerarquías y no dudábamos del éxito, es decir, del apoyo decidido que hallaríamos en el gobierno del presidente José Pardo, porque precisamente el capitán de navío don Ernesto Caballero y Lastres, al que considerábamos nuestro líder y que en aquel entonces era el Director de la Escuela Naval, se comunicaba diariamente con el señor Pardo y mantenía frecuentes reuniones familiares con él; circunstancias favorecidas, seguramente, por el hecho de que ambos ocupaban los chalets que quedaban frente a frente en una de las esquinas del indicado plantel.

Para iniciar las gestiones pertinentes, se designó una Comisión, suscribiéndose por más de 60 Jefes y Oficiales el siguiente documento, por triplicado, destinados uno al Ejecutivo, otro al Congreso y el tercero al archivo:

'Los suscritos, miembros del Cuerpo General de la Armada Nacional, teniendo en cuenta que el adelanto y desarrollo de la Marina es indispensable para cooperar al engrandecimiento, progreso, respetabilidad y defensa del país, y seguros de que ello no podrá ser una realidad mientras no se cree un Ministerio propio:

Hemos acordado:

Elegir como nuestros personeros ante los Poderes del Estado a los siguientes Jefes:

Capitán de Navío	Don Ernesto Caballero y Lastres
" "	Don Numa P. León
" "	Don César Bielich
" "	Don José M. Olivera
" "	Don Augusto Loayza
Capitán de Fragata	Don Julio Carvajal
Capitán de Corbeta	Don Juan Althaus
" "	Don Carlos Fajardo
" "	Don Aurelio de la Guerra

En ellos delegamos todos nuestros derechos a fin de que, valiéndose de los medios que estén a su alcance, traten de conseguir el objeto que perseguimos; seguros de que, dada la importancia de este patriótico anhelo, no omitirán esfuerzo para coronar con éxito sus gestiones.

Callao, a 18 de agosto de 1917'.

El Señor Presidente de la República no concedió audiencia a la Comisión. Pero quiero creer, cuando menos, que tuvo la cortesía de haber recibido a los señores capitanes de navío. En fin, de lo que sí estoy seguro es que con el único con quien trató largamente el proyecto y hasta quizá burlonamente, fue con el indicado capitán de navío Don Ernesto Caballero y Lastres, porque el resto de la Comisión, tras no ser recibida por el Jefe de Estado, no llegó a tomar parte en ninguna otra de las gestiones, llegando al final toda la Marina al triste convencimiento de que todos los buenos deseos

habían sido abandonados o desechados. Por la forma como se habían sucedido los acontecimientos, parecía que encontrándose el Gobierno en los finales de su mandato, solo quería que pasara el tiempo, importándole muy poco, los proyectos de esa magnitud política.

El segundo ejemplar del documento fue depositado en la sección respectiva del Congreso, para que llegara a conocimiento de la Comisión de Marina; documento que pasó también al archivo a dormir el sueño de los justos.

Creo que hago bien anotando en estos apuntes todos aquellos sucesos, porque a la par que registra el accionar de los Jefes y Oficiales que tomaron parte activa en estos afanes, también sirva para recordarlos con respeto y gratitud personal e institucional.

Pasó el año de nuestro primer fracaso. Llegó el mes de junio de 1918. No sé por qué razón se creyó que el momento era oportuno para reiniciar las gestiones sobre la creación del Ministerio de Marina, pues pese al tiempo transcurrido, no decayó el fervor ni la fe en un buen número de los jóvenes oficiales, los que en actitud entusiasta y solidaria decidieron romper los viejos moldes que tanto mal hicieron a la Armada, de: '¡QUÉ LE VAMOS A HACER! NO HAY MÁS QUE SOPORTAR Y CALLAR…' que fue la forma como se dio cuenta sobre el resultado de la primera Comisión.

Se resolvió, pues, insistir en las gestiones del caso ante los Superiores y ante el mismo Gobierno a fin de lograr el ideal que seguía alimentando al Cuerpo General de la Armada: su Ministerio de Marina. Para definir los procedimientos a seguir, acordaron reunirse en una casa particular en Chucuito.

Pero, desgraciadamente, los buenos deseos de los jóvenes oficiales, se trocaron en perjuicios personales, porque interpretando torcidamente estas reuniones, los dispersaron como castigo por todo el Perú, nombrándolos a unos al lago Titicaca, otros a Madre de Dios, a la Montaña y a los ríos de Loreto, y recalcando irónicamente que para las insignificantes actividades que podían realizar los viejos cruceros, no era necesario que fueran ordenadas por un Ministro de Marina, que bastaba la orden del Director de Marina, el que las dictaba, a su vez, también en nombre de un Ministro.

Por último, como para demostrar que había mucha actividad en la Escuadra y no era verdad lo que aseveraban los jóvenes oficiales, ordenaron que saliera para el puerto de Pisco el crucero *Almirante Grau* y para el puerto de Chimbote el crucero *Coronel Bolognesi*, con la orden de practicar toda clase de zafarranchos y especialmente el ejercicio de tiro de artillería, sin ninguna clase de blanco, con los fondos sucios (pues todos los buques estaban sin carenarse desde hacía tres años y para hacerlo tenían que hacer un viaje hasta Panamá), sin dotación completa, pues no se podía cubrir ni siquiera los cañones de 152 mm. Y para este material no se embarcaron proyectiles, y solo con 12 proyectiles de 76 y con la dotación reducida por economía a solo 60 hombres. La farsa se llevó a cabo disparando sobre la isla Blanca.

Por otra parte, la gravedad del momento político en el país era enteramente delicada. Encontrándose en los finales de su periodo gubernamental, el señor Pardo no se tomó la molestia de calcular las proyecciones de la oposición y la corriente de popularidad que comenzaba a despertar el señor Don Augusto B. Leguía, lo que hacía más y más delicado el ambiente. En las filas del Ejército, la hostilidad contra el Gobierno y la simpatía por el señor Leguía, habían llegado hasta la tropa. En cierta

oportunidad, en el propio cuartel, los soldados llegaron a lanzar vivas al señor Leguía.
Es decir, pues, que la efervescencia política había llegado a un grado de suma peligrosidad para el Gobierno.
Esta inquietud política del país también llegó a la Marina, la que tampoco podía ver con indiferencia este movimiento nacional a favor del señor Leguía, porque en su administración anterior nos hizo sentir esperanza y fortalecer nuestros corazones con su magnífica política naval, tendente a remediar la miserable condición reinante. Personaje de esta talla, tenía que vivir siempre en nuestro recuerdo y con gratitud. Durante su primer periodo, en efecto, se logró lo que no se pudo conseguir en más de 30 años: los avisos *Cusco* y *Puno* para la Flotilla Fluvial de Loreto, el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, el crucero acorazado *Comandante Aguirre*, los sumergibles *Ferré* y *Palacios*. Su acción abarcó también a las dependencias en tierra, como por ejemplo la instalación de la Escuela Naval en La Punta y los servicios de faros en toda la costa.
Esta era la situación general de la Marina, del Ejército y del país cuando llegó el 22 de agosto de 1918.
En la tarde de este día se recibió la orden de tomar carbón, alistar el buque para hacerse a la mar y para recibir a bordo a unos 150 soldados. Era materia de comentarios en esos momentos la sublevación de las tropas acantonadas en Ancón, en contra del Gobierno.
A las 8 de la noche recibimos, en efecto, a bordo a 100 soldados del Regimiento de Artillería de Costa al mando del Teniente Coronel Don Ricardo Peña; tropa que debía ser desembarcada en Huacho, con la misión de atacar y destruir a las tropas sublevadas que habían tomado esa dirección.
A las 10 de la noche recibí la siguiente misiva, firmada por el General Don Augusto Bedoya: 'El país le agradecerá si logra Ud. impedir el desembarco'. Mucha duda despertó en mí esa misiva y, sobre todo, porque ella viniera firmada; pero el conducto me resolvió a darle valor o credibilidad. A las 12 de la noche, zarpamos del Callao con rumbo a Huacho. Muy sorprendido y preocupado quedé al recibir la misiva, pero analizando el conducto por el cual había llegado a mí poder, deduje que había oficiales de la dotación del buque que estaban metidos en el lío.
Como primera medida, estando ya en navegación, reuní en mi camarote a los oficiales, a fin de compulsar las opiniones y de enterarles del tenor de la misiva, manifestándoles también que la había recibido por conducto del alférez de fragata, Leónidas Rivadeneira, quien estaba presente. Leído el contenido, les dije: 'Desearía saber qué es lo que ustedes piensan a este respecto'.
Ninguno se aventuró a emitir su opinión, más bien parecía que esperaban conocer la mía. Entonces manifesté: 'Se trata como se ve, de evitar el desembarco. También debo manifestarles, que tengo recibida la orden de organizar un pelotón de desembarco utilizando nuestro reducido personal, como apoyo a los soldados. Entiendo que, conociendo el apoyo que nosotros debemos prestar en Huacho a los soldados, con nuestro pelotón de desembarco, lo que se pide es que no los ayudemos, que los dejemos solos, en lo que yo estaba muy de acuerdo, porque no hay derecho'; les dije 'que teniéndonos abandonados años de años, en los momentos de necesidad recién se acuerden de los únicos 60 hombres de

marinería que nos han dejado para mandarlos al sacrificio'. Enviar a esta pobre gente sin preparación a una lucha fratricida la consideraba como un cargo de conciencia.

En esta reunión, comprobé que los alféreces Rivadeneira y Montes, conocían anteladamente los sucesos que debían acontecer en el país, y que en esa reunión también, después de oír mi opinión, todos, absolutamente todos los oficiales del buque estuvieron de acuerdo en que la marinería no debía desembarcar, quedando yo encargado de ver la forma de llevar a este convencimiento al comandante del buque. A las 2 de la mañana, aproximadamente, se recibió un radiograma de Lima dando la información del estallido revolucionario y que el Gobierno lo estaba sofocando. Se decía que había tenido algún éxito en otras zonas del país, pero que ya estaban controlados.

Los oficiales del buque informaron de todas estas noticias y de la situación reinante del país a los oficiales de tierra y entre conversación y conversación, les dieron el informe también de que la marinería no iba a desembarcar en Huacho. Ante estas novedades, los oficiales de tierra manifestaron sus deseos de conocer mi opinión al respecto. Los reuní a las 10 de la mañana del día 23 en la Cámara de Oficiales y les informé de los sucesos que se habían producido en Lima y lo que se decía de los otros lugares de la República. Uno de ellos me preguntó:

- '¿Podría usted decirnos el camino que hay que seguir?
- ¡Caramba! Tiene usted el suficiente criterio para proceder como lo crea conveniente –le respondí– y me retiré'.

Volví a reunir a los oficiales del buque para acordar la mejor manera de plantear el problema al comandante, de manera que no envolviera falta de respeto, ni desobediencia, sobre la inconveniencia del desembarco de la marinería y quedé facultado, asimismo, para manifestarle que ese era también la opinión de los oficiales. En cumplimiento de tal acuerdo, pues me apersoné ante el comandante Bielich, que en esos momentos se encontraba en su cámara en compañía del comandante Peña.

Les hablé sobre la crítica situación que el despacho radiográfico indicaba en que se hallaba Lima; que en esas condiciones nuestra conducta podría resultar contraria a la situación creada; que mejor sería esperar para ver cómo se desarrollaban los acontecimientos; y, por último, que los oficiales opinaban también que, frente a esa realidad, no procedía el desembarco.

La vaguedad en la mención de los oficiales tuvo éxito, pues el comandante Peña creyó que también me refería a los del Ejército. Ahí se produjo el aplanamiento del Jefe. Pese pues, a la forma respetuosa en que les hablé, produje un estado de desconcierto en ambos Jefes.

El comandante Bielich, lamentó encontrarse en esa situación y yo también lo lamenté, pues como se encontraba algo enfermo, con el informe y mi opinión franca, sufrió una profunda impresión. Juzgando equivocadamente mi actitud, quiso entregarme el mando del buque, a lo que me negué, manifestándole que nuestra intención no había sido de rebelarnos contra su autoridad, ni contra nadie. Trabajé en su ánimo, para que no se diera al incidente mayor importancia. El comandante Bielich me dio las gracias por mi actitud tan respetuosa y que la tendría muy en cuenta.

También el comandante Peña lamentó su mala suerte y con las mismas razones le hice ver que no había un motivo serio para lamentarse y preocuparse. Al retirarme les dije: 'Espero órdenes'.

Terminada la entrevista y teniendo en cuenta que el comandante Bielich pudiese ordenar el desembarco de la media compañía de marinería, ordené su organización y alistamiento, nombrando, como capitán, de la misma al teniente 1° Carlos Pfeiffer y a los alféreces de fragata Rivadeneira, Del Águila y Montes.

Mientras tanto, pasaron más de tres horas que estábamos fondeados en Huacho, con el pelotón de desembarco listo sin que se diera ninguna orden. Pero los Jefes aprovecharon de ese intervalo para pasar un radiograma a Lima formulando la acusación de que yo, de acuerdo con los oficiales de Marina y del Ejército, me había rebelado contra el Gobierno, pero que ellos ya tenían dominada la situación y que esperaban órdenes. ¡Qué tales revolucionarios que los dejaron en libertad y disponiendo de las comunicaciones del buque!

De Lima, ante tal éxito, ordenaron el regreso inmediato del buque para el Callao, ocupando todos sus puestos y a las órdenes del comandante Bielich.

El 26 de agosto de 1918, quedamos encerrados en el Real Felipe, borrados del Escalafón de la Armada, rigurosamente incomunicados y sometidos a juicio por el delito de rebelión, los alféreces Rivadeneira, Montes y yo. Igual suerte corrieron los oficiales de la Artillería de Costa, a los que los internaron en la cárcel de Guadalupe".

Hasta aquí, pues, el extenso, minucioso e importante testimonio del contralmirante Tomás M. Pizarro, relatando lo ocurrido alrededor de la frustrada creación del Ministerio de Marina en las postrimerías de la administración del presidente Pardo. Con el advenimiento del régimen de la "Patria Nueva" el 4 de julio de 1919, las cosas cambiaron a favor de ese deseado y acariciado anhelo. Aquí la referencia meticulosa del citado contralmirante:

"Producido el arribo del señor Leguía al poder, todos los marinos pensamos en que había llegado el momento de tratar nuevamente el tema de nuestro Ministerio, pues considerábamos que era un cargo que debería estar bajo nuestra responsabilidad.

Teniendo en cuenta precisamente todo esto, se acordó volver a formar otra Comisión para tratar sobre la iniciación de las gestiones y de la prioridad a seguir donde todo estaba por hacer.

Solicitamos audiencia al que había sido el jefe del movimiento en la Escuadra a favor de Leguía, o sea, el Comandante General de la Escuadra, cargo que había asumido el Capitán de Navío Don Juan Manuel Ontaneda. Se le explicó detalladamente el plan, pidiéndole, si no tenía alguna objeción de hacer, presidir la Comisión, para reiniciar de inmediato nuestras actividades, y este Jefe lleno de merecimientos y renunciando quizá a sus propias aspiraciones para dar paso libre a la unidad de pensamiento, aceptó presidir la Comisión que quedó integrada por los siguientes Jefes:

Capitán de Navío	Don Juan Manuel Ontaneda
Capitán de Corbeta	Don Julio Víctor Goicochea
" "	Don Alejandro G. Vinces
" "	Don Manuel D. Faura
" "	Don Tomás M. Pizarro

Después de algunas reuniones a bordo del crucero *Almirante Grau*, se llegaron a adoptar dos puntos como fundamentales, sobre los que se debía concretar el plan a tratar ante el Señor Presidente de la República, por considerar que de ellos se derivarían los procedimientos para solucionar las otras necesidades:

1°. La creación del Ministerio de Marina
2°. Traer una Misión Naval (primaba el concepto de que fuera francesa) para el asesoramiento en cada una de las direcciones del Estado Mayor y de la Escuela Naval.

Se tuvieron como fundamentales y básicos estos dos puntos, porque era imposible pretender el resurgimiento de la Marina sin una buena y experimentada dirección, y para lo cual era indispensable acudir a un país más avanzado en el aspecto naval. Se confeccionó un *Memorándum* explicativo de estas necesidades y se solicitó audiencia ante el Presidente de la República.

El ilustre mandatario nos escuchó con mucha atención, demostrando verdadero interés en todo lo tratado y nos despedimos de él sin que nos diera una respuesta ni siquiera de una posibilidad sobre todo lo tratado, manifestándonos sí, que estudiaría el asunto con sumo interés.

Pasados algunos días, se recibió la invitación del Presidente de la República para que la Comisión fuera a Palacio.

En esta segunda entrevista, el Presidente nos manifestó que había estudiado el proyecto, que estaba perfectamente de acuerdo con el primer punto, o sea, con la creación del Ministerio de Marina y que tuviéramos la seguridad de que así se haría. En cuanto al segundo punto, es decir, a la Misión Naval, dijo que no estaba de acuerdo ni con la nacionalidad, ni con las atribuciones que debía dársele a esa Misión; que si queríamos verdaderamente el progreso de la Marina, teníamos que renunciar a las susceptibilidades y que él opinaba por una Misión Americana completa, pero no con asesores, sino como mando efectivo, única forma de lograr una verdadera y real reforma y evolución de métodos de que tanto necesitaba la Armada.

Tanto el comandante Ontaneda, como los demás comandantes que integrábamos la Comisión, abandonamos el Palacio emocionados y agradecidos al Presidente por sus buenos deseos en bien de la Marina.

Después de esta entrevista, nuestra labor se concretó a una intensa propaganda ante todos los parlamentarios para anular posibles resistencias en la creación del Ministerio.

Posiblemente debido a esta intensa propaganda, se logró despertar un verdadero interés en los miembros de la Asamblea Nacional y algunos de ellos, incluso, acordaron pedir las facilidades del caso para embarcarse en uno de los cruceros a fin de recorrer la costa y apreciar de cerca las necesidades del sector.

La Superioridad, ni corta ni perezosa, puso a disposición de los solicitantes el crucero *Coronel Bolognesi*.

En la mañana del 10 de setiembre de 1919, se embarcó a bordo del indicado crucero la Comisión de Marina de la Asamblea Nacional, presidida por el señor Miguel Grau e integrada por los señores Osorio, Portella, Franco Echeandía, Otero y Vivanco, llevando como secretario al doctor Ricardo Dulanto, zarpando inmediatamente al norte, con la orden de tocar en los puertos mayores, menores, caletas e islas. Como una medida de halago,

> en todos los puertos y aún en las islas, tanto al desembarco como al embarcar, se les tributaba honores de Ministro de Marina, con guardias y salvas, lo que les encantó grandemente por esta forma de reconocerles gran autoridad.
>
> No sé si una solicitud con más de sesenta firmas que me figuro le fuera entregada por la primera Comisión al entonces Presidente Pardo, la hubiera enviado al Congreso de entonces con el carácter de proyecto de Ley, pero de lo que sí estoy cierto es que un ejemplar de ese documento fue depositado en la sección respectiva de aquel Congreso. En cualquier caso, los dos ejemplares se encontraban archivados.
>
> El 23 de setiembre quedamos fondeados en el Callao. Inmediatamente, la expresada Comisión de Marina, que ya estaba bien enterada de todas nuestras gestiones y deseos, sacó del archivo de la Cámara la solicitud, dictaminada favorablemente, y el día 8 de octubre de 1919, aniversario del Combate de Angamos y que evoca el recuerdo del Almirante Grau, del hombre que constituye la suprema expresión del sentimiento nacional, porque el honor caracterizó su vida y con su muerte nos deparó la gloria, el señor Miguel Grau y mi pariente Alberto Secada, presentaron una moción, la que luego fue respaldada por los señores Juan A. Portella, Jorge Prado y Luis Otero; moción que fue aprobada por unanimidad y por la cual se autorizaba al Poder Ejecutivo para organizar el Ministerio de Marina".

Ahora bien; antes de la creación del indicado Ministerio, hay que mencionar que el flamante mandatario dispuso algunas medidas en favor de la institución naval a fin de iniciar su reorganización y funcionamiento inmediato. Entre las principales, podemos señalar las siguientes: el mismo 4 de julio (día del golpe de Estado), se constituyó la Comandancia General de la Escuadra que –al decir de León Garaycochea, estudioso y compilador de la legislación naval– asumió no solo "las funciones del Estado Mayor General de Marina, sino también el mando y el control de los institutos de enseñanza y demás dependencias de la Armada". Un mes después (5 de agosto), se decretó la creación de la Dirección General de Marina y sus direcciones subordinadas: Personal, Material, Administración, Sanidad y Capitanías; abarcando, asimismo, la flota, la Flotilla Fluvial de Loreto, la Secretaría General y la Secretaría Técnica Naval (Navarro, 2016). Con esta medida –dice el contralmirante Jorge Parra del Riego (1998)– la Marina se desprendió del entorno organizativo del Ejército y creó su "primera" organización independiente netamente naval. Históricamente –repetimos– ese fue el preámbulo oficial e inmediato para la creación del Ministerio de Marina. La flamante Dirección General de Marina se convirtió entonces en el más alto exponente administrativo y operativo de la entidad naval. A pesar de ello –señala Michel Laguerre (2015)– aquella distribución u organización debía ser pasajera. La elaboración de una nueva

Ley Orgánica de Marina, que reflejara su flamante conformación, le fue encomendada a una Comisión presidida por el capitán de navío César Bielich e integrada por los capitanes de fragata Juan Althaus y José R. Gálvez. Este fue el primer paso hacia la modernización de la Armada Nacional y preparó el camino para la autonomía administrativa y la libertad de decisión que iban a tener en el futuro inmediato los miembros de la Misión Naval Americana[4].

Con esta incipiente organización, el 9 de diciembre (exactamente a los dos meses de la histórica norma aprobada por la Asamblea Nacional), el Presidente de la República, por Decreto Supremo, estableció la conformación del flamante Portafolio y, pocos días después (el 19), una resolución gubernativa fijó definitivamente la planta completa de su personal. Al contralmirante Juan Manuel Ontaneda –como veremos en el apartado siguiente– le cupo el privilegio de ser el designado para emprender la organización e iniciar las actividades de la nueva repartición. Por otro lado, a partir del indicado mandato de creación no solo se abrió la posibilidad de sucesivos e importantes crecimientos presupuestales, sino también la mejora tangible en los distintos ámbitos de su futuro quehacer institucional como veremos en el presente capítulo.

Pero ¿cuál era el objetivo que se buscaba con la creación del Ministerio de Marina? ¿quiénes fueron los legisladores gestores de tan deseada iniciativa? ¿qué razones impulsaron a Leguía finalmente a tomar la decisión política de separar e independizar a ambos sectores castrenses? Hoy se sabe que existían opiniones o pareceres opuestos (procedentes principalmente del seno del Ejército) en torno a tal afán gubernamental y hasta se habló de "actitudes rebeldes" frente a tal determinación. Sin embargo, al final primó el criterio progresista y pragmático del gobernante lambayecano y la influencia del entorno naval antes mencionado.

Sobre la primera pregunta, puede decirse lo siguiente. El objetivo que se buscaba con la creación del tan deseado Ministerio era logar la independencia de la Marina respecto a la antigua convivencia oficial con el Ejército bajo un mismo paraguas. El haber juntado a ambas armas en una serie de disposiciones –observa Alejandro Perea (1998)– había sido perjudicial para la Armada, ya que se vio restringida por criterios que no se adaptaban a su peculiar realidad. Así lo expresó con firmeza el ministro Ontaneda en su *Memoria* de 1920 al Congreso. La segunda pregunta la desarrollamos ampliamente en las páginas que siguen; en cambio, la respuesta a la tercera interrogante se torna compleja por las múltiples aristas que ella encierra (de carácter político, económico,

tecnológico e internacional). Incluso, algunas de estas aristas estuvieron ligadas a motivaciones de índole afectiva o familiar del mandatario norteño. A continuación, examinamos las principales circunstancias que –en nuestra opinión– coadyuvaron a tomar la expresada y difícil decisión política de separar administrativamente a las dos ramas que, en perspectiva histórica, habían convivido juntas desde 1821: Guerra y Marina.

Con el advenimiento del siglo XX y, primordialmente, al término de la Primera Guerra Mundial, el mundo cambió de manera sustancial en todo orden de cosas. En lo político, en lo social, en lo económico, en lo ideológico, en lo demográfico, en lo científico, en lo tecnológico y en lo internacional; el hemisferio empezó a transformarse de manera radical y visible. Lo naval, obviamente, no estuvo al margen de este impulso innovador generalizado. En este contexto, la Marina de Guerra (a nivel internacional) no fue ajena a estos cambios ni mucho menos una isla a espaldas de la indicada modernidad. Todo lo contrario; las innovaciones operaron tanto en su organización, como en su estrategia, en su magnitud y en el orden técnico–naval, lo mismo que en la capacitación y adiestramiento del personal idóneo. Quizá la principal enseñanza de la Gran Conflagración –apunta el citado Perea (1998)– fue que el empleo inteligente de una fuerza de submarinos podía poner en jaque a marinas superiores en número de unidades. Este fue el caso de los submarinos alemanes que, cuando se decidieron a emplear la guerra submarina a ultranza, estuvieron a punto de poner de rodillas a la poderosa e imbatible Royal Navy. Esto revitalizó la importancia de los submarinos, hasta entonces subestimados y vistos como embarcaciones poco "dignas" para un marino. Con la revitalización de la importancia de los submarinos, se produjo también una mayor atención hacia los torpedos. Estas armas fueron desplegadas en cruceros ligeros, en destructores y en cuanta embarcación pudiera albergarlas.

En efecto, las múltiples experiencias extraídas del conflicto europeo revolucionaron las tácticas navales con el empleo de nuevas armas y la potencialidad indiscutible del submarino, tan terriblemente demostrada por el país teutón cuando decidió atacar sin contemplaciones al comercio marítimo de los aliados. La aparición de la pólvora sin humo, los cañones de tiro rápido, el empleo de los buques capitales y de los aviones, trastornó muchos conceptos navales hasta entonces imperantes y dieron un nuevo giro a la técnica bélica en el mar. En el rubro de la artillería –agrega el indicado autor– hicieron su aparición los cañones de tiro rápido, la artillería múltiple mediante el desarrollo

y mejoramiento de sistemas de control de artillería, así como el trabajo conjunto de artillería y reflectores. Asimismo, el uso de aviones e hidroaviones se generalizó, induciendo a desarrollar en los buques sistemas de fuego antiaéreo, y en muchas naves la colocación de plataformas para alojar a pequeños aviones. Por otro lado, se tomó conciencia de la necesidad de nuevas unidades navales e, igualmente, de hombres adecuadamente preparados para comandarlas. Atrás –dice el ilustre historiador naval, capitán de navío José Valdizán Gamio (1962)– quedaban aquellas épocas en que se contrataba a un artillero por sus condiciones innatas de puntería, se le dejaba la iniciativa del disparo y hasta se le permitía motejar a sus cañones con sobrenombres femeninos. Las enseñanzas del expresado conflicto mostraban ahora otros caminos mucho más difíciles y complejos: para hacer fuego con la artillería múltiple de una nave o para lanzar eficazmente un proyectil, se necesitaba una vasta red de especialistas, trabajando coordinadamente en equipo y con una óptima preparación profesional. En una palabra –concluye el citado historiador– la técnica naval había variado profundamente y exigía una readaptación integral. Así, la Armada se tornó, día a día y sin límites de frontera, mucho más complicada y profundamente más científica[5].

Leguía, que había vivido muchos años en Inglaterra y había visitado igualmente Estados Unidos y otros países europeos en diversas oportunidades, no solo era consciente de los beneficios de todos estos avances en el ámbito naval, sino que juzgaba (dentro de su proyecto político de "Patria Nueva") que el Perú ameritaba poseer una Marina de Guerra con esas características y potencialidades[6]. Con increíble visión futurista (propia de un estadista) se trazó un objetivo de largo aliento y diseñó un plan realista y eficaz cuyos antecedentes ya los encontramos en su primera administración (1908-1912). ¿El objetivo? No obstante, las limitaciones económicas de la nación y el desdén u oposición de algunos sectores políticos, era dotar al país de una fuerza naval sinónimo de garantía, eficiencia y modernidad. ¿Y el plan? Transformar, paso a paso, la vida institucional de manera integral e imperecedera. En ambas pretensiones, la mezquindad histórica no tiene cabida, pues es de toda justicia reconocer que con Leguía la Armada Nacional alcanzó progresos de extraordinaria magnitud que pocas veces registra la historia republicana. Dicho de otro modo –en palabras del citado Perea (1998)– durante el Oncenio se sentaron las bases de la gran transformación de la Marina de Guerra en una institución altamente calificada por su

profesionalismo y organización y, por tanto, modelo indiscutible en su género en el Continente. Ello implicó –agrega Laguerre (2015)– poner en práctica un vasto programa de modernización técnico–profesional que consideró, entre otros aspectos, la adquisición de unidades navales, la construcción de infraestructura terrestre, la preparación de los futuros oficiales y la contratación de la Misión Naval Americana. Por otro lado –concluye– fue a partir de la década de 1920 que se establecieron los principios deontológicos que fueron asimilados, desarrollados y mantenidos hasta la actualidad por los miembros de la entidad naval. Las tradiciones, costumbres, procesos, maneras, estilos y hasta el conservadurismo institucional en temas políticos y sociales, fueron algunas de las consecuencias de la verdadera y profunda reforma interna que el entonces presidente Leguía quiso y permitió impulsar en la Armada (Laguerre, 2015)[7]. En una palabra, pues, al ser derrocado el mandatario lambayecano en agosto de 1930, puede afirmarse que nuestra institución se hallaba en una situación de progreso inmejorable e inobjetable[8].

Pero ¿qué factores contribuyeron al indicado progreso de la Marina de Guerra durante este periodo? El primero de los autores mencionados (Perea, 1998) enumera los cuatro siguientes: la situación económica favorable del país, el incremento de los recursos económicos del Estado (vía el *boom* de las exportaciones), la visión y conciencia naval del presidente Leguía y las tensiones internacionales, principalmente con Chile y Colombia. Sobre esto último, manifiesta: "Uno de los factores más importantes que influyó en la decisión de incrementar el poderío naval durante el Oncenio fue el de las relaciones internacionales del Perú con sus vecinos. En especial, las relaciones con Chile se hacían cada vez más tensas por la negativa del país sureño de cumplir con el dictado del tratado de Ancón, siguiendo con su política de la acelerada e impulsiva chilenización de Tacna y Arica. Por otro lado, las crecientes tensiones con Colombia por el trapecio amazónico hacían más imperiosa la necesidad de poseer un adecuado poder naval".

Dentro de este plan concebido para alcanzar el indicado objetivo, uno de los pasos fundamentales del pragmático gobernante fue, precisamente, la creación del Ministerio de Marina con total y absoluta autonomía e independencia[9]. Para ello, la flamante Asamblea Nacional (que le era adicta) se convirtió en el escenario donde se definió, jurídica y legalmente, su fundación. En efecto, con fecha 6 de octubre de 1919 los representantes por el Callao, senador Miguel Grau Cavero y diputado Alberto

Secada (con la aquiescencia de Palacio de Gobierno) presentaron un proyecto de ley orientado a ese propósito; iniciativa que fue expuesta y fundamentada al día siguiente y aprobada el miércoles 8. En los considerandos respectivos se lee lo siguiente:

"Los representantes que suscriben, teniendo en consideración:

a) Que la Asamblea Nacional está obligada a satisfacer las necesidades premiosas de la República
b) Que entre esas necesidades, una de las más importantes es el mejoramiento de los institutos navales y
c) Que, para llenar tal propósito, es indispensable crear un organismo que directa y especialmente tenga a su cargo la organización y el perfeccionamiento de todos los servicios relacionados con la Armada y los elementos que le son conexos.

Proponen la resolución siguiente:

La Asamblea Nacional autoriza al 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".

Los autores de la iniciativa solicitaron que la mesa concediese "el voto de urgencia" al pedido a fin de darle prioridad en el debate. Petición que fue aprobada por unanimidad, pasando por lo tanto a la orden del día. En esa memorable sesión, el senador Grau pronunció un extenso y vibrante discurso fundamentando el pedido; adujo razones de índole histórico, estratégico y de seguridad nacional "del por qué debería crearse dicho Ministerio". Aquí el texto de su prolongada, brillante y aplaudida disertación:

"Antes de fundamentar el proyecto en debate, debo expresar, en nombre de la viuda del contralmirante Grau, de sus hijos todos y en el mío especialmente, las más rendidas gracias a esta augusta Asamblea, genuina representante de la voluntad popular, por la altísima honra que discierne a la familia de aquel que no hizo sino cumplir con su deber.

Permítaseme, también, enviar un caluroso mensaje de simpatía, en la efeméride de dolor y gloria que hoy conmemora el Perú, a los dignos representantes de la Armada Nacional, descendientes de los ilustres marinos que en Abtao y en el Dos de Mayo, en Pacocha y en Arica, en Iquique y en Antofagasta, en el Callao y en Angamos, sostuvieron incólumes el honor de su bandera, manteniéndola enhiesta y cubriéndola de gloria, para legar a las generaciones venideras sublimes ejemplos de fortaleza y de virtud.

Resuelto por este alto poder legislativo contemplar todos los asuntos de interés patrio que se traigan a su seno, los personeros del Callao hemos tenido el alto honor de presentar el proyecto de ley a que se acaba de dar lectura, inspirándonos en elevados móviles patrióticos y en la urgencia de satisfacer premiosas necesidades nacionales.

Sin duda, por tal consideración, esta Asamblea, estimando la importancia que tiene para el normal desenvolvimiento de nuestro poder náutico el proyecto que discutimos, acordó, en su última sesión, recomendar su urgencia. Y es, –por ese admirable sentido intuitivo que los individuos como las colectividades poseen– que basta enunciar asuntos trascendentales para que ellos sean atinadamente resueltos.

Interpreta nuestro anhelo, señores representantes, la voluntad ciudadana; la noble y vieja aspiración del cuerpo de Marina; el deseo del actual Jefe del Estado; el esfuerzo perseverante de esa benemérita corporación denominada Pro-Marina, que recauda el óbolo popular para aportar al país elementos de defensa, y, sobre todo y principalmente, traducimos el mandato imperativo del pueblo peruano, que ve en la eficiencia de su poderío naval la única garantía para conservar la integridad y la independencia del suelo de la patria.

Por una de esas aberraciones tan frecuentes en este país, no solo no se ha hecho nada en los últimos cincuenta años por acrecentar nuestros elementos navales de combate, sino lo que es más lamentable –criminal, diré mejor– se ha consentido que los poquísimos que poseemos se encuentren en tal estado de abandono, que hoy, si las circunstancias lo exigieran, no podríamos servirnos de ellos.

Urge reaccionar contra tal estado de cosas porque, al continuar así estamos notificando a los vecinos que nuestros puertos y nuestro extenso litoral están inermes.

La causa de esta situación, señor Presidente, hay que atribuirla a los malos gobernantes que, por lo común, a espaldas de la voluntad popular, solo se han preocupado de hacer política mezquina y de satisfacer sus concupiscencias y las de sus círculos, malversando y defraudando el presupuesto nacional, sin importarles los inmanentes y sagrados intereses de la patria.

Sin embargo, sería injusto si tratase de encerrar dentro de este terrible anatema a todos los Presidentes del Perú; ha habido excepciones, y fuerza es que las enumere. Castilla quien con inspiración de profeta sintetizaba el deber del país al respecto, en su admirable máxima: "Mientras Chile construya un buque de guerra, el Perú debe construir dos". Piérola, que dentro de la anormalidad de la situación creada por la larga y cruenta campaña que tuvo que sostener para reivindicar a los pueblos sus derechos, y a los ciudadanos sus libertades, y dentro de las estrecheces de un tesoro exhausto, se preocupó no obstante de la reorganización de la Escuadra, echando las bases de progreso que su excelso espíritu ansiaba. Y, por último, Leguía, nuestro actual gobernante, en quien el Perú entero finca sus más caras expectativas, trabajó intensamente por el acrecentamiento del poderío marítimo concibiendo ese estupendo plan, en que los submarinos que él mandó construir habrían, seguramente, decidido el éxito a nuestro favor.

Y aun cuando sé perfectamente que estas actitudes patrióticas están marcadas en la conciencia nacional, que las realza como las acciones más notables de esos gobernantes; sin embargo, he querido rememorarlas hoy, porque es útil y conveniente que en las ocasiones solemnes los representantes de la nación las recuerden para avivar el reconocimiento de los pueblos hacia quienes se preocuparon de velar por la seguridad del territorio patrio.

Por duro que sea proclamarlo, no cumpliríamos nuestro deber si, a nuestra vez, no recordásemos también la obra nefanda de los que no solo se mostraron reacios a la exigencia de los ciudadanos que anhelaban conservar íntegro el patrimonio que les legaron sus mayores, sino que se empeñaron en la obra traidora de entregar inerme el país a las avideces de sus implacables enemigos. El gobernante del 72, siguiendo sus

inclinaciones atávicas, se distinguió en esa obra maldita que empieza con la victimización de los patriotas en la ciudad imperial, y se repite con el vergonzoso tratado de Paucarpata, para culminar con la "debacle" del 79, que preparó ese gobierno con la cancelación del contrato de armamentos y de los dos blindados que se construían para el Perú en astilleros ingleses. El senador chileno Ibáñez, lo decía en sesión del senado el 2 de abril de 1879: 'Los dos acorazados, *Lord Cochrane* y *Blanco Encalada* y los armamentos y equipos para cuarenta mil hombres, son los acorazados y armamentos que nosotros compramos y que hoy tenemos en nuestros puertos y parques, los mismos cuyos contratos canceló el gobierno peruano cuando declaró la bancarrota de su país'.

Y fueron los hombres del mismo partido aciago, a quien el Perú debe todas sus desventuras y todas sus vergüenzas, los que, desarrollando idéntica política antipatriótica en el Parlamento y en la prensa, consiguieron desbaratar el plan que el gobierno del señor Leguía había trazado para impedir los vejámenes a nuestros compatriotas y las humillaciones a nuestra bandera, por la nación que, con esas gentes, faltas de patriotismo, tiene dentro de nuestro territorio a sus mejores aliados.

Es hora ya de reaccionar enérgicamente, castigando sin piedad a los malos peruanos que atentan contra la dignidad del país por satisfacer sus innobles venganzas y sus insaciables apetitos de medro personal. Hagamos un esfuerzo grande y perseverante, realizando cualesquiera sacrificios que fuesen menester, para dotar a esta patria de los elementos que para su defensa requiera. Preocupémonos seriamente del problema naval. No olvidemos que nuestro mar es inmenso y que nuestros puertos y nuestros ríos están desguarnecidos y, que, mientras no adquiramos los medios para defenderlos serán codiciados por los implacables enemigos que nos acechan.

Urge echar las bases de la nueva organización, creando una entidad especial, la repartición administrativa a cuya cabeza debe colocarse un funcionario responsable ante el Parlamento; un ministro que comparta las funciones del gobierno, asumiendo por entero las responsabilidades que a ellos incumbe. Establezcamos el Ministerio de Marina, y estad seguros, señores representantes, que habremos iniciado la nueva era del progreso de nuestra institución naval.

Mientras la alta dirección de la Escuadra esté confiada al funcionario de guerra, no es posible pensar en su desarrollo armónico y eficiente, porque implica un verdadero contrasentido que un solo ciudadano dirija dos ramos tan complejos que, si convergen a un mismo fin –el desenvolvimiento progresivo de las fuerzas armadas del país– son, por su naturaleza misma, totalmente diversos en los medios que hay que poner en práctica para su acrecentamiento. Y fatalmente ha de ocurrir, o que se atiende deficientemente a las dos instituciones, sobre las cuales reposa la tranquilidad y el bienestar del Estado, con daño evidente para este; o solo se contemple a una de ellas, con desmedro de la otra, rompiéndose, como lógica consecuencia, el equilibro indispensable que entre ambas debe existir. No es necesario que me detenga a exponer razones que confirmen este enunciado, porque la experiencia de los hechos demuestra mi aserción del modo más elocuente.

Tampoco es cuerdo entregar a una simple dependencia del Ministerio de la Guerra, cualquiera que sea la denominación que se desee darle, los

asuntos relacionados con la Armada, porque la misma lección de cosas nos revela que se trata únicamente de una oficina burocrática, de un cuerpo acéfalo, y, por lo tanto, de un organismo parasitario, que grava innecesariamente el Presupuesto Nacional.

Bien sé qué si alguien osase impugnar el proyecto, dos serían las objeciones que escuchásemos. Me anticipo a exponerlas. Referíase a una a escasez de elementos navales; la otra sería de carácter económico.

Pues bien, señores representantes, justamente aquella deficiencia entraña, aun cuando parezca paradoja, la razón primordial, la que justifica y exige su aprobación; porque, como ustedes bien saben, la institución naval se extingue irremisiblemente por su anacrónica organización constitutiva. Y como nuestro deber patriótico nos impone evitar la ruina, no queda más recurso que adoptar el sugerido por los autores de la reforma.

Sin temor a ser contradicho, puedo asegurar que el progreso náutico de los países empieza a desarrollarse desde el momento en que una entidad del gobierno, capacitada y autónoma, interviene directamente en su formación; es decir, en el propio instante en que se crea el órgano que ejercita la función. Y por ser ejemplo solo de ayer y tener para nosotros la gran significación de referirse a países del continente sudamericano, voy a recordaros un hecho elocuente, que bastará para que no transfiramos un día más la obligación que nos incumbe respecto al problema del mar. Mientras en la República Argentina y en la del Brasil se relacionaban los asuntos de su Armada con los de la repartición del instituto militar, sucedía exactamente lo que hoy ocurre entre nosotros: el desenvolvimiento de aquella era tan lento que, en verdad, no podía apreciarse, y era motivo de hondas preocupaciones de los estadistas y gobernantes de esos pueblos, que avaloraban en su justa medida la trascendencia que ese progreso tenía para sus altos intereses. Todos los ensayos que hicieron para lograr el fin propuesto fracasaron; y solo se obtuvo el resultado acariciado con la implantación del Ministerio del Ramo.

No voy, por supuesto, a rememorar los progresos obtenidos desde entonces por esos países en este orden; ellos son tan conocidos que me relevan de esta labor; pero sí es conveniente que haga hincapié en la circunstancia de que las razones que alegaron los pocos impugnadores de la medida, fueron exactamente las mismas que yo me he anticipado a declarar que podían ser expuestas aquí por aquellos que recurren al sofisma con el hábito malsano de intervenir en cuestiones que ni siquiera han estudiado someramente.

La objeción económica que, como argumento capital, se quisiera contraponer para impedir que el proyecto se convierta en ley, tampoco puede impresionarnos, porque, en verdad, señores, ¿cómo podríamos detenernos a dar cima a una obra que conceptuamos indispensable para cautelar los intereses del país, por la consideración trivial de que su fundación va a originar un nuevo renglón en el presupuesto de los egresos generales? Pero yo me anticipo también a calmar esos escrúpulos, porque estoy en aptitud de proclamar rotundamente que el mayor desembolso que irrogará el establecimiento del Ministerio de Marina se reduce a pagar emolumentos a dos o tres funcionarios más de los que ahora constituyen ese Estado Mayor, irresponsable y autómata, transmisor de órdenes y resoluciones de quien está inhabilitado para expedirlas, por muy bien intencionado que se desee suponerlo.

En nuestra propia organización administrativa tenemos elocuente enseñanza de lo que significa para el progreso del país la descongestión, digamos así, de los grandes servicios públicos, que por su naturaleza e importancia deben agruparse bajo la dirección de un cuerpo especialista que tenga a su frente un representante que forme parte del gobierno, es decir, a un ministro de Estado.

El genio de Nicolás de Piérola lo comprendió de ese modo, creando la repartición de Fomento, cuyas funciones separadas de las de Hacienda han dado los óptimos resultados que el Perú contempla satisfecho.

Y en estos tiempos de renovación de los viejos y dañinos métodos políticos, en que ansía el país entrar con paso firme en la ancha senda de su desarrollo industrial y agrícola, para merced al trabajo perseverante y esforzado de sus hijos nuevamente podamos ser considerados como entidad apreciable en el concierto de las naciones, urge que nos dediquemos a vigorizar conjuntamente nuestros elementos de mar y tierra; porque es un hecho incontrovertible que los pueblos que se despreocupan de su poderío material están llamados a desaparecer en plazo más o menos corto, arrastrando existencia ahíta de sobresaltos e inquietudes ante la constante amenaza del peligro de los pueblos fuertes, que, como los individuos, son los únicos que tienen derecho a prevalecer en la lucha terrible de la existencia.

De hoy en adelante, el Perú debe atender de toda preferencia a lo que he llamado "el problema del mar"; no en la forma esporádica como hasta el presente se ha contemplado, sino de modo regular y persistente. Y no solo porque la cruel experiencia que hemos sufrido nos lo impone, sino porque las lecciones de la historia también nos lo demuestran.

Desde la más remota antigüedad, todo pueblo consciente de sus destinos ha procurado desarrollar su poder naval, bien fuese para tener acceso al océano, cuando la naturaleza se lo negó, bien para conservar la integridad de sus litorales: Corcira y Potidea, origen de la guerra del Peloponeso; Kavala, ayer disputada encarnizadamente por griegos y búlgaros; Alemania, hoy, derrotada por el enorme eficiencia del poder naval de los países aliados, nos demuestran, a la par, que las naciones necesitan tener libres sus vías en los mares para mandar a otros pueblos los excesos de sus poblaciones colonizadoras, para conquistar nuevos mercados, o para terminar en su favor las contiendas armadas, cuando pacíficamente no lograron sus propósitos. 'Porqué los pueblos que no pudieron salir al mar o que de él han sido alejados se apartan silenciosamente de la gran competencia mundial'.

La política naval inglesa, es el argumento apodíctico de la cuestión que de ligero rememoro.

Bolivia, nuestra aliada de ayer, por haber descuidado la defensa de su litoral con la salvaguardia de naves que ostentasen su enseña, lo perdió íntegramente, y sufre hoy, junto con los lamentos quejumbrosos de su pueblo, que estigmatiza a los estadistas imprevisores, la dura servidumbre comercial que le imponen las naciones que la circundan.

Por esa misma imprevisión criminal sufrimos nosotros todavía las consecuencias amargas de la derrota. Tiempo es de que nos preocupemos de echar las bases de nuestra marina militar, ya que la Providencia nos ha querido deparar la suerte de que podamos ser los iniciadores de esa magna obra, en esta etapa de la reconstrucción del Perú esplendoroso

de los hijos del Sol. Empecemos plantando el primer jalón; es decir, el Ministerio de Marina.
El proyecto de la representación del Callao está inspirado en los mismos móviles que determinaron el asombroso acrecentamiento del poderío naval del imperio germánico; y como este, el nuestro, lo ponemos también bajo el amparo del Parlamento Nacional.
No olvidemos, señores, que las naves de guerra prestaron servicios eminentes en las luchas de nuestra emancipación; que ellas la consolidaron en Abtao y en el Dos de Mayo; y que si no arrancaron la victoria en la última contienda internacional, cubrieron de gloria sus banderas que orgullosas ostentaban en sus mástiles más altos.
Marcado claramente nuestro deber, yo repito desde esta tribuna –la más alta y autorizada del país– refiriéndolos y dedicándolos a mi patria, los apóstrofes que Lord Chatham y David Urquhart dirigieron a la suya. ¡El único peligro que el Perú puede temer, es el que Chile adquiera la categoría de gran potencia marítima! ¡Nuestra situación en este lado del Pacífico austral solo nos permite escoger entre la omnipotencia o la impotencia! ¡El Perú reinará en esta parte del océano o será conquistado desde el mar! Señores asambleístas: Atended los requerimientos de la nación peruana que mira en la Armada Nacional el símbolo de su reivindicación, la conquista de sus derechos y su legítima aspiración de ocupar en el concierto de la América libre el puesto que le corresponde por sus gloriosas tradiciones, por la extensión de su territorio y por la riqueza inagotable de su suelo ubérrimo. Recordad, señores, que la guerra del 79 se perdió en el mar; y pensad que la futura, la que el Perú tiene que hacer para impedir que nuestros hermanos sigan gimiendo en el cautiverio y para recuperar nuestros territorios detentados, tiene, también, seguramente, que decidirse en el mar. Y si queremos gloria y victoria, no omitamos esfuerzo para dotar a nuestros marinos de todos los elementos necesarios que les permitan cumplir el imperioso deber que la Patria les exige"[10].

Concluida su emotiva intervención (interrumpida varias veces por los aplausos de los concurrentes), el senador Grau fue aclamado y ovacionado por sus colegas y el público asistente. En la sesión (que concluyó pasadas las 7 de la noche), también hicieron uso de la palabra el senador por Moquegua, Enrique C. Basadre; el diputado por Tarma, Luis Otero; el diputado por la provincia de Dos de Mayo, Jorge Prado; y el diputado por Lima, Ernesto Devéscovi. A su turno, cada uno expuso su parecer. Basadre, entre otras cosas, manifestó:

'Yo, señor Presidente, como uno de los vencedores del Dos de Mayo, como uno de los pocos sobrevivientes que quedan aún del combate de Punta Gruesa, tuve ocasión, cuando el generoso contralmirante Grau recogía a los náufragos, de estrechar su mano y escuchar de su boca la decepción profunda que había sufrido por la pérdida de nuestra fragata. Él dijo entonces que la única salvación para el Perú era la formación de una escuadra poderosa porque, de no serlo, el sacrificio de sus hijos en tierra sería estéril. El único modo de glorificar a Grau es crear el Ministerio de Marina en este día, el 8 de octubre, en el que él perdió la vida en defensa de su Patria".

El diputado Luis Otero expresó: "Daré mi voto con todo entusiasmo patriótico por la creación del Ministerio de Marina, porque he tenido ocasión de visitar recientemente la Escuadra y he visto el deterioro y abandono en que se encuentra por falta de organización. Si no reaccionamos, será muy grave el desastre. No considero oportuno el momento para hacer inculpaciones. Ya tendré ocasión de hablar claro, y entonces el país conocerá todas las ignominias que en este orden se han cometido".

Su colega, el diputado Jorge Prado, señaló:

"Consecuente con mi manera de pensar, expresada en estudios de carácter técnico–militar, votaré, Señor Presidente, por la creación del Ministerio de Marina. Es, hace tiempo, arraigada convicción en mí, lo indispensable de constituir un organismo gubernativo que pueda reparar la desorganización en que ha permanecido durante muchos años nuestra Armada. Cuando se trató de la reorganización del Ministerio de Guerra, siendo ministro el general Pedro E. Muñiz, tuve oportunidad de manifestarle, privadamente, y luego probé en forma pública, con los artículos que como redactor militar de uno de los diarios de Lima hube de publicar entonces, la necesidad imperiosa de que existiese dentro del mecanismo gubernativo un funcionario perfectamente capacitado, y responsable ante el país, de las deficiencias que se observaran en la institución naval. El general Muñiz simpatizó entonces con mis ideas; pero, desgraciadamente, poco tiempo después hubo de dejar el Ministerio de Guerra, y así por entonces no pudo llevarse a cabo lo que seguramente él habría realizado con la más grande satisfacción. Han pasado después muchos años. Por desgracia, los gobiernos, ya sea por falta de verdadera orientación naval, ya sea porque les faltaron los recursos económicos, dejaron siempre pospuesta la idea fundamental y técnica de la organización de este nuevo Instituto. Llega ahora un momento nuevo para la Patria, y esencialmente revolucionario. La revolución no debe consistir simplemente en destruir lo existente, sino en crear lo que es fuerza que reemplace a lo que debe ser destruido. Nosotros, representantes del pueblo en un momento excepcional de nuestra vida política, en un momento en que la Nación se halla gravemente amenazada en sus intereses y derechos internacionales, debemos tener la satisfacción patriótica de haberle proporcionado todos los elementos indispensables para que no sean conculcados. Tremenda sería, señores, la responsabilidad de un Parlamento que le negase a su país los medios de defensa que demanda con insistencia. Y esta es, precisamente, una responsabilidad para los Representantes en este momento histórico del Perú, cuando todos sus marinos piden, como una necesidad inaplazable, la creación de esta entidad gubernativa. Es una uniformidad patriótica la que alienta aquí, en la conciencia de todos los Representantes, que responde a la uniformidad en el orden técnico, representado por todos los marinos nacionales. No tendría objeto alguno para reproducir las numerosas razones que brillantemente ha expuesto mi distinguido amigo el senador Grau; bastan ellas para llevar al convencimiento de la Asamblea la necesidad imperiosa y urgente de crear el nuevo organismo naval que se propone. Nada ganaríamos con mandar el proyecto a que fuera estudiado en una Comisión; nada ganaríamos, tampoco, con solicitar la

> opinión del Gobierno. El convencimiento que tenemos todos es absoluto y bien abonado está por la voluntad y con la exigencia de todos los marinos del Perú. Por estas consideraciones, Señor Presidente, estoy por la aprobación del proyecto".

El proyecto de creación fue aprobado no solo por unanimidad, sino también por aclamación. Los asambleístas, puestos de pie, entonaron las notas del Himno Nacional y lanzaron vivas al Perú y a la Marina de Guerra. Antes de levantarse la sesión, el diputado Otero solicitó que el proyecto aprobado "se remitiese al Ejecutivo sin esperar la aprobación del acta". Temperamento que fue acogido por la Mesa. Finalmente, el diputado Ernesto Devéscovi solicitó "que se diera lectura a la nómina de los miembros que sucumbieron heroicamente en el combate de Angamos al lado del Gran Almirante Grau". Cosa que se hizo. El silencio –refiere el cronista de *El Comercio*, testigo de esos hechos– fue impresionante y emotivo. Aquí la lista leída por el secretario de la Asamblea:

MONITOR *HUÁSCAR*

Plana Mayor

Contralmirante Miguel Grau Seminario
Capitán de corbeta Elías Aguirre Romero
Teniente 1° Diego Ferré Sosa
Teniente 1° graduado José M. Rodríguez Pérez
Teniente 2° Enrique Palacios Mendiburu

Oficiales de Mar

Primer contramaestre: Nicolás Dueñas
Primer condestable: José Celendón
Primer guardián: Tiburcio Ríos
Primer guardián: Federico Noguera
Mayordomo de segunda: Manuel Pineda
Cocinero de segunda: José Salas
Artilleros de preferencia: Albert Avenell, Eduardo Perry, Atanasio Caloyeras, John Dunnet, Samuel Barnich, Julio Philips y Henry Berguesse.
Marineros: Pedro Unanue y Aparicio Robles
Grumetes: José Mantilla y Saturnino Mejía
Fogonero Pedro Alcobar

Tal como era el deseo de los gestores del proyecto (y en general de todos los representantes), la Asamblea Nacional presidida por el renombrado jurista e internacionalista arequipeño, Mariano H. Cornejo, lo aprobó y de inmediato expidió el dispositivo correspondiente el 8 de octubre de 1919 al conmemorarse el 40 aniversario del glorioso combate de Angamos. El texto en mención dice:

"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"[11].

De este modo, se colocaban los cimientos de una nueva etapa en el historial de la Marina de Guerra del Perú con cara al futuro. Así lo entendió y así lo expresó el contralmirante Juan Manuel Ontaneda en su *Memoria* de 1919 cuando, de manera amplia y conceptuosa, dijo:

"Hase, al fin, convertido en realidad, el ferviente anhelo, largamente cultivado en nuestros pechos, de tener un Ministerio aparte. La Asamblea Nacional aprobó unánimemente la moción presentada por los señores Miguel Grau y Alberto Secada, y fundamentada en elocuente y patriótico discurso por el primero de dichos representantes. No hubo una nota discordante, no hubo debate, todas las voces se alzaron para expresar la simpatía que inspiraba el proyecto de creación del Ministerio de Marina, primer paso en la senda del resurgimiento de nuestra Escuadra; primordial efectivo y único medio de que nuestra Patria reconquiste el lugar predominante que tuvo en otra época entere las naciones de Sud América y que le corresponde en justicia por su riqueza y corrección de procedimientos internacionales, y que no volverá a perder jamás. Así unánimemente, debía aprobarse esta reforma tan importante para los destinos del país y tan reveladora del espíritu que anima a nuestros dirigentes. En esa forma la esperaba el público, que, por falta de los diarios, había sido invitado en patrióticas hojas sueltas que circularon profusamente y que colmaba totalmente las galerías del Palacio del Congreso; y, por último, así lo aseguraba la feliz coincidencia de realizarse la memorable sesión en la fecha clásica de la Marina de Guerra, el 8 de octubre, aniversario de la magnífica epopeya de Angamos.

Sería superfluo tratar de manifestar nuestro agradecimiento a los autores del proyecto y a los señores Prado, Basadre y otros que lo apoyaron calurosamente. El aplauso de los asistentes a la célebre sesión manifestó claramente que la Nación aprecia en debida forma el bien que se le ha hecho. Para nosotros los marinos, que por nuestra profesión y por haberlo esperado y pedido durante muchos años, podemos apreciar en todo su valor el beneficio que recibe el país, la deuda de agradecimiento es más grande. Tan grande que solo existe un medio de pagarla, y todos estamos espontánea y unánimemente decididos a practicarlo: Vivir para la Marina y morir por ella.

Solamente así podremos pagar la deuda contraída el 8 de octubre de 1919 y únicamente en esa forma nos será posible seguir la luminosa estela que, en las aguas de Angamos, trazó el legendario *Huáscar*, el 8 de octubre de 1879, conducido por el inmortal Contralmirante Miguel Grau, padre del distinguido senador, coautor y defensor del proyecto.

Los Señores Representantes pueden estar seguros de que siempre tendrán un lugar en el altar de nuestros corazones y que siempre formarán una sola esas fechas, pues están unidas por un lazo indisoluble: el venerado nombre de Miguel Grau. Y aunque, seguramente, el mejor galardón por su obra se los ofrece la conciencia del deber cumplido, no dudamos de que no les será menos satisfactorio el saber que, al realizar su proba y

patriótica misión, han avivado el desfallecimiento, aunque nunca muerto, del espíritu de sacrificio que anima a los marinos jóvenes y viejos.
No extrañará, pues, a los patriotas miembros de la Asamblea que, alentados por su ejemplo y reanimados por la nueva savia infiltrada a nuestro cuerpo, apelemos una vez más a su probado deseo de crear Marina; más aún, que les recordemos que su obra está incompleta, que si no la continúan solo habría sido una de las tantas leyes que nunca se cumplen; que ellos y nosotros hemos contraído un gravísimo e ineludible compromiso con la Nación, convencida de que siempre se verá poseedora de una flota capaz, no solo de garantizar su futuro desarrollo, sino también de solucionar decorosamente los asuntos pendientes.
Señores Representantes:
Estamos prontos a cumplir nuestra promesa de vivir para la Marina, y la primera prueba es esta petición de que prosigáis la obra empezada. Si bien es cierto que nos habéis dado independencia y que, de hoy más, las rentas destinadas a Marina se invertirán en ella, también y fatalmente lo es que esas rentas son excesivamente reducidas, tanto que no nos dejarán cumplir la segunda parte de nuestra promesa, morir por la Marina o, muy al contrario, nos harán morir demasiado pronto, demasiado estérilmente. En vuestras manos está el evitarlo; dadnos los medios de cumplir nuestro compromiso con la Nación y habréis cumplido el vuestro.
Así como el viajero sediento que encuentra un cuenco de agua en su camino, lo apura febrilmente sin detenerse a pensar que tras él va otro igualmente sediento y cuya vida en peligro puede ser más útil que la suya a la humanidad, así el Ejército llegaba siempre antes que la Marina y agotaba en su sed, muy noble, por cierto, de robustecimiento las rentas que la Nación dedicaba a ambas ramas de la defensa armada, sin considerar que sin ella de muy poco le servirá aumentar su poder.
Siendo el presupuesto de Guerra y Marina el 17%, aproximadamente, de las rentas del país ¡la Marina solo disfrutaba de un poco menos del dos y medio por ciento! Y ni siquiera era respetada esa cantidad irrisoria; cuánto dinero no se podía gastar en la Marina, por causa de su misma pequeñez, era absorbido inmediatamente por su hermano el Ejército. ¿Han tenido, acaso, su verdadera aplicación los 'fondos de Marina' creados con el producto de la enajenación de los transportes *Iquitos* y *Constitución* y con las apreciables sumas economizadas por la instalación de grupos electrógenos para el alumbrado de los buques?
¡Y es el Perú un país esencialmente marítimo!
Las marinas son onerosas, pero un Perú sin Marina no puede existir.
Si queréis que, girón por girón, desaparezca la Patria que nos legaron nuestros abuelos y ennoblecieron nuestros padres, no tenéis más que hacer; dejad que el Ministerio de Marina comparta con los otros el dolor de ver nuestra rápida y segura decadencia.
Pero si es grande y firme vuestro patriotismo, como lo atestigua la prueba que venís de dar, abrid generosos las arcas fiscales para la Marina y no reparéis en cifras más, estad seguros de que no se os pedirá todo lo que hace falta, comprended que no se hace así por temor de que os parezcan excesivamente grandes las pequeñas cantidades que, a pesar del fin sustancial a que se destinan, van a figurar por primera vez en el presupuesto. No olvidéis, al fijar esas cifras que hay acorazados que importan más de tres millones de libras, y que bien pueden ser unidades



Fachada del Ministerio de Marina (La Colmena) (*El Perú en el primer Centenario de su Independencia*. Berlín, 1922)



Primer Gabinete Ministerial del Presidente Augusto B. Leguía al iniciar su mandato en julio del 1919.
(*Revista Peruana Ilustrada. Suplemento.* Lima, diciembre 1959).



Contralmirante Juan M. Ontaneda, Ministro de Marina.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada.* Lima, 1 octubre 1920).

> de ese tipo las que conceptúe necesarias para nuestra defensa el grupo de técnicos llamado a confeccionar nuestro Plan Naval. No llevéis el espíritu prevenido en favor de determinada arma; los que estudien el Plan Naval, que deben ser técnicos de reconocida competencia, y que van a afrontar las críticas de los profesionales y cargar sobre sí la responsabilidad del destino de su Patria, no van a proceder de ligero; lo que ellos estudien y sometan a vuestra aprobación, es seguramente lo que más conviene; la más ligera modificación a que los obliguéis, os hará copartícipes del juicio que merezcan de la Nación cuando llegue el momento de la prueba decisiva"[12].

De acuerdo a la información recopilada, en sus momentos augurales el flamante Ministerio compartió el local ocupado por el Ministerio de Relaciones Exteriores en la antigua casona señorial de los marqueses de Torre Tagle que fuera adquirida por el Estado; sin embargo, las estrecheces e incomodidades del caso y las exitosas gestiones del ministro Ontaneda al respecto, al poco tiempo pudo disponer de un local amplio, cómodo y de inmejorable ubicación (avenida de La Colmena en el centro de Lima). En este inmueble ("un palacete de armoniosa arquitectura") empezó a desarrollar sus actividades de manera progresiva. En efecto, el primer paso del reciente Despacho (un poco antes de cumplir los dos meses de su fundación) fue la creación –como ya se dijo– de las siguientes direcciones: Personal, Material, Administración, Sanidad y Capitanías; todas sujetas a la autoridad de la Dirección General de Marina a cargo entonces del capitán de navío Augusto Loayza Mosquera[13]. Así lo anunció el propio ministro Ontaneda en su *Memoria* correspondiente al año 1920. No obstante –como veremos en las páginas subsiguientes– esta primigenia organización fue modificada sucesivamente durante nuestro periodo, sobre todo con el arribo de la Misión Naval Americana que la modernizó y la hizo más operativa.

¿Qué funciones fueron asignadas a las direcciones arriba señaladas y qué desempeño tuvieron en el primer año de su existencia? Aquí algunas referencias que transcribimos de una información publicada por la revista limeña *Mundial*, de amplia reputación y circulación en la época[14].

DIRECCIÓN DE CAPITANÍAS[15]

Su labor primordialmente estuvo orientada a la vigilancia de los intereses del comercio marítimo, del control directo de la navegación en nuestro litoral y de las industrias marítimas en general. Por su despacho, igualmente, pasó todo lo concerniente a la expedición de títulos, registros y escalafón, así como el control del embarque en los buques nacionales. Participa en la nacionalización de las naves y verificaba las diligencias marítimas anexas a su responsabilidad.

Entre las iniciativas puestas en práctica por esta dirección –agrega nuestra fuente– merece sin duda consignarse por sus buenos resultados, la que disolvió los antiguos gremios marítimos, "una especie de asociación de seres privilegiados para ese trabajo en los puertos del litoral". Tal medida, que echó por tierra tan odiosa preferencia, aseguró también, junto con la libertad de trabajo, la facultad de selección, sin perjuicio de velar por los derechos de esta clase de trabajadores, interviniendo en la tarifa de jornales y prestándoles su aprobación. Así quedó alejado el peligro de las frecuentes huelgas que dificultaban el tráfico marítimo y cuya continua ocurrencia irrogaba tan serios perjuicios económicos al comercio portuario.

También corrió a cargo de esta dirección el servicio de faros, boyas y balizas, de manera que todos los servicios y trabajos de esta naturaleza se verificaban con su intervención y de acuerdo con el plan general adoptado por el Ministerio, eliminando de este modo la acción particular y conjurando los peligros y confusiones que anteriormente existían.

Merece también señalar el acierto con que fue expedido el decreto de junio de 1920 en el que se dispuso que las Capitanías de los puertos mayores fueran desempeñadas por profesionales navales. Tal medida, aparte de dar un mayor campo de acción para nuestros marinos, aseguraba la buena marcha de estas importantes dependencias entregadas a su competente conducción.

Pero, sin duda alguna, lo que constituyó una de las atribuciones principales de las Capitanías, fue la labor de estadística tanto del movimiento comercial marítimo, como del personal respectivo. Servicio ejecutado por primera vez en nuestro medio de manera sistemática. Así, en cualquier momento, no solo podía obtenerse en sus oficinas datos precisos sobre tan importantes asuntos, sino también acerca de la matrícula y las características de las embarcaciones que recorrían el litoral.

DIRECCIÓN DE MATERIAL

Por la gran responsabilidad de su acción y la trascendencia de las labores entregadas a su competencia, esta dirección fue quizá la más importante de las reparticiones del flamante Ministerio, y aquella donde la nueva organización dejó sentir mejor sus buenos resultados. En efecto, a ella se le encargó la conservación del material de la Armada y la delicada inspección de maquinarias, armas, instalaciones, explosivos, plantas eléctricas, radiotelegrafía, astilleros, estaciones navales, etc., atendiendo también a las necesidades materiales de las unidades y oficinas a su cargo.






Personal del flamante Ministerio de Marina:
Comandante Loayza, Director de Operaciones del Ministerio de Marina
Comandante Garaycochea, Jefe del Archivo y Mesa de Partes
Comandante Carvajal, Director de personal
Comandante Frías, Subdirector de personal
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 28 julio 1921).

El ramo del material organizado en esta forma abreviaba grandemente el trámite y hace que las necesidades de la Escuadra, a veces de carácter inmediato, fuesen atendidas y remediadas oportuna y eficazmente.

Funcionaban también, bajo la dependencia de esta repartición, los talleres de la Escuela Naval en los que se realizaban trabajos sumamente complejos e importantes en la reparación, por ejemplo, de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* y del cazatorpedero *Teniente Rodríguez*. Las reparaciones efectuadas comprendían cambios de calderas, tuberías e instalaciones eléctricas, significando un enorme ahorro para la institución naval. Posteriormente, se le dotó de elementos de última tecnología para satisfacer las principales necesidades de nuestra Armada.

DIRECCIÓN DE PERSONAL

La creación de esta dirección respondió a una necesidad largamente sentida y su misión, que se refería a todo lo relativo al personal superior y subalterno de la Armada, tenía por objeto la pronta tramitación de los expedientes particulares, la formación de los cuadros de mérito, ascensos, cambios, altas y bajas, recompensas, control y rectificación de las listas de revista y la organización del escalafón. Estuvo a su cargo, también, todo lo concerniente a la conscripción y licenciamiento del personal de marinería. Como se puede apreciar, su labor fue de gran amplitud e importancia, desterrando con ello antiguos y viciosos métodos de favor y extrañas influencias que, ejercitadas antes desde la oficina central, dificultaban la justa solución de tan delicados asuntos.

DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN

Esta dirección vino a sustituir a la antigua Intendencia de Marina. Su radio de acción abarcó todo lo concerniente al servicio administrativo de la Armada. En efecto, tuvo a su cargo la percepción de fondos, su distribución e inversión, así como los servicios de aprovisionamiento de todas las dependencias de la Marina de Guerra, proveyéndolas de los artículos necesarios. Verificaba, asimismo, los pagos de haberes y otros afectos a su servicio. Fue de su incumbencia, igualmente, el control de los gastos y de la contabilidad, arqueos de caja, revistas de presencia, envíos de cuentas al Tribunal Mayor y contratos con las casas proveedoras, de acuerdo, a lo resuelto por la Junta Superior Económica.

Hasta aquí, la detallada información proporcionada por la revista *Mundial* en la edición citada.

A la larga, estas cinco direcciones en su conjunto constituyeron las bases fundamentales e iniciales de la nueva organización con que nació el Ministerio de Marina y cuyos resultados –a tenor de lo informado por la mencionada revista– no solo eran ampliamente satisfactorios, sino que también representaban el comienzo de una era de progreso integral para la flamante entidad.

Como corolario de esta atinada organización –ya se dijo en líneas precedentes– la Dirección General de Marina tuvo el alto control de esas funciones, convirtiéndose de manera permanente en un poderoso sostén de las múltiples y complejas labores ministeriales. En este sentido, puede afirmarse –en palabras del contralmirante Parra del Riego (1998)– que por casi dos años el director general de Marina fue la más alta autoridad operativa después del ministro. La jefatura de la citada dirección –ya se dijo también– recayó en la persona del capitán de navío, Augusto Loayza "cuyos altos merecimientos y dotes profesionales le hicieron acreedor a esa distinción" (*Mundial*. Lima, 21 de octubre de 1919). La preeminencia de la Dirección General de Marina duró hasta el 17 de enero de 1921 cuando, a iniciativa del jefe de la Misión Naval Americana, capitán de navío Frank B. Freyer, se instituyó el Estado Mayor General de Marina bajo su responsabilidad[16].

2. EL NOMBRAMIENTO DEL CONTRALMIRANTE JUAN MANUEL ONTANEDA COMO MINISTRO DE MARINA Y SU POSTERIOR CENSURA

La designación de ministro de la flamante Cartera de Marina (hecho sin precedente en la historia nacional de entonces), recayó en la persona del recién ascendido contralmirante, Juan Manuel Ontaneda Vallejo, entrañable amigo y antiguo colaborador del presidente Leguía[17]. Recordemos que Ontaneda había sido exitoso ministro de Guerra y Marina durante la primera administración leguiísta (1908-1912); por lo tanto, era hombre de confianza del excivilista. Además, ambos eran norteños: Leguía de Lambayeque y Ontaneda de Piura, aunque siendo mayor este que aquel. La Armada, los medios de información y la ciudadanía en general, recibieron con simpatía y beneplácito tal nombramiento. La citada revista Mundial, saludó en términos elogiosos su designación, subrayando las cualidades personales y profesionales del ilustre marino. De manera amplia y expresiva, manifestó:

> "Como alma de este movimiento regenerador y como una esperanza de futuras grandezas para nuestra gloriosa Marina, se destaca la figura del

contralmirante Ontaneda, alto exponente de la institución naval. Casi cincuenta años de abnegados servicios prestados a la Patria forman la brillante foja de servicios de este connotado jefe, contando en ella las gloriosas campañas con Chile en los buques de nuestra Escuadra, que tan extraordinario papel desempeñara en la infausta guerra. Su paso por el Ministerio de Guerra y Marina, en el anterior periodo del señor Leguía, dejó la honda huella de su capacidad y desde entonces la institución y el país le señalaron como a uno de sus más esclarecidos servidores. En todos los cargos confiados a su competencia, desde sus servicios a bordo de nuestras unidades, en comisiones administrativas o en encargos de carácter internacional, puso siempre al servicio de la Nación sus especiales dotes y energías, habiendo estado su proceder siempre en armonía con sus honrosos antecedentes de marino y caballero. Es por esto que creado el Ministerio de Marina, nadie con más aptitudes que él para inaugurar las funciones del nuevo Despacho y llevar a la práctica sus fervientes anhelos de engrandecimiento y progreso de la Armada Nacional. Su labor en el Ministerio está ya sancionada por la opinión general y en su rectitud, competencia y esfuerzo, están fincadas grandes esperanzas, hoy que nuestra situación económica ha de permitirnos la reorganización definitiva de nuestra Escuadra. A lograr este fin, constituye un gran paso la contratación de la Misión Naval Americana, cuyas luces y especial preparación coadyuvarán en la labor emprendida. Seleccionado su personal por el gobierno americano, cuya delicada solicitud apreciamos altamente, es seguro esperar óptimos frutos de tan acertada designación. Crecientes cada vez más las necesidades de nuestra Escuadra en orden al personal de oficiales, la Escuela Naval, centro de donde emana toda nuestra oficialidad, hacia ella deben dirigirse las miradas solícitas del Poder Público, hasta convertirla en un establecimiento modelo, ampliando al mismo tiempo su capacidad de admisión con alumnos designados a los diferentes departamentos por los Congresos Regionales. Tal el proyecto del ministro Ontaneda que veremos pronto convertido en halagadora realidad. La Escuela de Hidroaviación, también iniciativa de este Jefe, ha sido ya establecida y funciona regularmente, habiéndose formado ya en ella algunos pilotos nacionales. La Justicia Naval, cuya buena marcha tiene decisiva influencia en el adelanto de la Marina de un Estado, desde que la majestad de la ley contribuye firmemente al mantenimiento de la disciplina que es la que constituye su fuerza, ha merecido también la preferente atención del indicado marino. Así se ha creado la Auditoría General de Marina y se estudia para presentarlo a la aprobación del Congreso un proyecto de Código de Justicia Naval que, a base del procedimiento actual establecido por el de Justicia Militar, reforme la estructura del Consejo de Oficiales Generales y determine la creación de zonas navales en el litoral, jueces instructores y consejos de guerra marítimos, con el propósito de que mediante esos organismos se alcance la unidad en la administración de la Justicia Naval. A cargo de la Auditoría de Marina se encuentra el doctor Enrique Rendón, joven y prestigioso abogado que ocupa lugar preferente en nuestro ambiente intelectual y lleva ya en su corta carrera sumados muchos éxitos profesionales. El doctor Rendón es un ameno y conceptuoso publicista entre cuyas producciones figuran sus libros sobre Cultura Jurídica, Cívica y Legislación Militar y sobre Militarismo y Diplomacia, que constituyen la base para una sólida reputación. En

> general, pues, las iniciativas del contralmirante Ontaneda en orden al mejoramiento del Instituto Naval se pueden traducir en las siguientes palabras: Un gran amor por su carrera y un elevado concepto de su deber patriótico frente a los serios problemas de defensa nacional que en el Perú se deben resolver. Y en este camino lo acompaña el entusiasta aplauso de la Opinión Pública" (*Mundial*. Lima, 21 de octubre de 1919, pp. 4-5).

La juramentación respectiva tuvo lugar el 14 de octubre de 1919, fecha en que también Ontaneda asumió el mando del flamante Ministerio.

Pero ¿quién era este personaje que tuvo la fortuna de constituirse, históricamente, en el primero en dirigir tan importante Despacho y sentar desde allí las bases de la modernización de la institución naval? A continuación, ofrecemos una breve semblanza de su vida y de la labor cumplida al frente de dicha dependencia en los casi 17 meses que la dirigió[18].

Juan M. Ontaneda nació el 16 de junio de 1855 durante el gobierno provisional de Ramón Castilla. Sus padres fueron el doctor Manuel Ontaneda y Carolina Vallejo. Perdió a su progenitor a la temprana edad de dos años con motivo de la revolución fracasada del general Manuel Ignacio de Vivanco contra Castilla, cuando en febrero de 1857 tuvo lugar el asalto de las fuerzas del primero sobre la ciudad de Piura, entre cuyos defensores estaba precisamente el padre de nuestro personaje. Probablemente, esa fue la razón por la cual la madre decidió trasladarse a Lima a casa de unos familiares. En 1867, a la edad de doce años, ingresó al célebre Seminario de Santo Toribio que, por entonces, gozaba de un bien ganado prestigio en el seno de la comunidad capitalina; allí estudió los primeros dos años de secundaria, completando su educación en varios colegios particulares de la localidad. El 21 de marzo de 1872 (cuatro meses antes de la terrible e innecesaria revuelta de los hermanos Gutiérrez) ingresó a la Escuela Naval recién establecida en el Callao a bordo del pontón *Marañón*, bajo la dirección del notable marino y educador, capitán de navío Camilo N. Carrillo (piurano como él). En ese establecimiento se arraigó su vocación por la carrera de marino. En el último año de estudios obtuvo los primeros premios de excelencia académica. Aquí un comentario de la *Revista de Marina*: "En este acreditado plantel de instrucción profesional, Ontaneda recibió su primer contingente de conocimientos y de adaptación para la carrera que había de seguir en el curso de su vida. Tuvo el mérito de merecer distinciones, que fueron los primeros estímulos de futuras aplicaciones, obteniendo los primeros premios que se otorgaron a la aplicación y a la buena conducta en el último año de sus cursos y que le fueron colocados sobre el pecho por el

Presidente de la República, don Manuel Pardo y Lavalle. En la Escuela Naval formó su carácter impertérrito en la rectitud, la honradez y el cumplimiento del deber, a ejemplo de su eminente maestro y paisano, el comandante Carrillo" (*Revista de Marina*. Lima, julio-agosto de 1919, año IV, N°4).

Ontaneda se graduó de guardiamarina el 15 de febrero de 1875. A bordo de un buque a vela, al año siguiente hizo un largo viaje de instrucción al Viejo Mundo. Durante el conflicto de 1879 prestó importantes servicios navegando en la corbeta *Unión* (la "gaviota del Pacífico" como la bautizaron los chilenos por su velocidad). Tenía entonces 24 años de edad. En junio de 1880 se presentó como voluntario para formar el cuerpo de torpedistas, conformando las fuerzas sutiles que defendieron nuestro primer puerto. El 16 de enero de 1881 actuó decididamente en el hundimiento de la *Unión* con un torpedo, para evitar que la gloriosa nave cayera en poder del enemigo. Posteriormente (desprovisto el país de naves de guerra) participó en la campaña del Ejército del Norte (enero de 1881–julio de 1882) en Cajamarca y Huaraz. Concluida la guerra, por un buen tiempo estuvo sin colocación alguna (por casi un decenio). En 1892 fue nombrado profesor de su *Alma Mater*, sirviendo allí durante una larga década: primero como subdirector y luego como director[19]. Por lo tanto, tuvo la oportunidad de formar a varias generaciones de oficiales; por eso que se le consideró "Maestro de maestros". En los años siguientes, nuevamente permaneció sin colocación. De 1903 a 1904 hizo exploraciones importantes en la alejada e ignota región fluvial de Madre de Dios, desempeñándose como comisario. En 1905, durante la primera administración de José Pardo, fue nombrado jefe de la Comisión Hidrográfica. Al año siguiente, cuando las tropas bolivianas invadieron la zona del río Heath (límite entre el Perú y el país altiplánico) fue designado jefe de la expedición militar que acudió a defender aquel territorio. En 1907 fue nombrado comandante del crucero *Coronel Bolognesi* que lo condujo desde Liverpool al Callao. De 1908 a 1915 fue jefe de la Comisión Hidrográfica de Lima y Loreto, cumpliendo una vasta y productiva actividad. A partir de esta última fecha y en la condición de retirado, el comandante Ontaneda prestó aún útiles servicios en instituciones de índole marítima como la Compañía Peruana de Vapores, de cuyo directorio fue miembro, con la designación de personero del gobierno, y en la asociación Nacional Pro-Marina, de la que fue presidente, hasta los primeros meses del año, en que cesó en ambos cargos por discordancias con el régimen de Pardo. De inmediato, integró el Comité Central

del Leguiísmo en Lima como vocal, el mismo que estaba presidido nominalmente por el propio Augusto B. Leguía (ausente en Londres); vicepresidente (encargado de la presidencia) era el político norteño Agustín G. Ganoza (Reaño, 1928).

En el autogolpe del 4 de julio de 1919 (en su condición de jefe de las operaciones sublevadas en el Callao), tomó parte muy activa y logró apoderarse en pocas horas no solo de toda la Escuadra fondeada en dicho puerto, sino también de los puestos militares de la plaza ("sin disparar un tiro y solo por su prestigio y por su energía de carácter", escribió un periodista de la época). Ya Leguía en Palacio, lo nombró Comandante General de la Escuadra y, luego, Director General de Marina. A mediados de octubre de 1919 –como ya se dijo– fue nombrado ministro de Marina. Desde este alto cargo, no solo supo conducir con tino y energía la nueva etapa de independencia administrativa que empezó a vivir la institución naval, sino que también puso especial énfasis en todo lo que significaba y abarcaba el concepto de marítimo. Entendió que el mar estaba ligado íntimamente al desarrollo del Perú. Para asegurarlo, era necesario reconquistar el respeto como potencia marítima y promover el comercio a través de la marina mercante nacional. Al respecto, en su *Memoria* de 1920 al Congreso expresó con toda claridad: "Al problema del mar está vinculado exclusivamente el porvenir del país en sus dos grandes dimensiones: en su desarrollo comercial (fuente de todo progreso efectivo) y en su responsabilidad como potencia marítima, cuyo rango expectable es menester reconquistar a toda costa, desde que el prestigio y valimiento de las naciones está hoy en razón directa de su poder militar y naval, y, si no, fijaos 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 germen de la prosperidad comercial a todos los países del orbe". Recordemos que esta idea sobre el desarrollo relacionado con la fuerza naval y marítima primó en el pensamiento de los jóvenes oficiales que se ha examinado en el capítulo anterior y que Ontaneda supo direccionar en esta ocasión (Laguerre, 2015).

Víctima de un derrame cerebral, el contralmirante Ontaneda falleció en Lima el lunes 25 de setiembre de 1922 a los 67 años de edad y desprovisto de recursos económicos: "Murió pobre, solo con la aureola que dan la dignidad y la profunda convicción del deber cumplido", escribió *El Comercio* en su nota necrológica del día siguiente. Por su parte, la *Revista de Marina* anotó: "El Contralmirante Juan Manuel Ontaneda unía a su claro talento,



Contralmirante don Juan Manuel Ontaneda Vallejo, primer Ministro de Marina.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).





Espada del contralmirante Juan Manuel Ontaneda Vallejo.
(Colección del Instituto de Estudios Histórico del Pacífico).

una hombría de bien que le captó la estimación y el respeto de todas las personas que frecuentaron su trato. Su fallecimiento constituye una pérdida irreparable para nuestra Marina de Guerra". Sobre sus funerales, la revista *Mundial* de esos días publicó una extensa nota con ilustraciones y comentarios alusivos a su persona y a su quehacer profesional (Paz Soldán, 1921; *Revista de Marina*, 1922; *El Comercio*, 1922; Ortiz y Castañeda, 2007). Durante las exequias, donde se le rindieron honores de ministro de Estado y en presencia del presidente Leguía, hicieron uso de la palabra el contralmirante Manuel A. Villavisencio (en representación del gobierno) y el capitán de fragata Germán Stiglich (en nombre de la institución naval). Ambos discursos fueron publicados posteriormente por la *Revista de Marina* en su edición de setiembre-octubre de 1922 y que, por la trascendencia de los personajes que los pronunciaron y lo conceptuoso de los mensajes, los transcribimos a continuación. El contralmirante Villavisencio expresó:

> "La pálida muerte en su incesante labor nos arrebata hoy al honrado y leal servidor de la Patria, contralmirante Juan Manuel Ontaneda y sus amigos y compañeros de armas venimos con el corazón enlutado, a la triste despedida sorprendidos por su violenta desaparición.
> El contralmirante Ontaneda natural del importante departamento de Piura, muere habiendo cumplido sesenta y siete años de edad, de los cuales dedicó cincuenta al servicio de la Marina de Guerra, donde adquirió, grado a grado, sus ascensos no solo por antigüedad, sino también por sus reconocidos servicios como militar, como navegante y profesional. Durante su carrera desempeñó importantes servicios en la dirección de la Escuela Naval, en la Comisión Hidrográfica en las exploraciones en las regiones del río Madre de Dios, y en la campaña naval a bordo de la corbeta *Unión* en la guerra del 79. En los últimos años comandó el crucero *Bolognesi* en el viaje de Inglaterra al Perú, desempeñó la Comandancia General de la Escuadra y el Ministerio de Marina. Todos estos servicios y otros que omito por abreviación, fueron desempeñados con acierto mediante su vasta ilustración, su recto carácter y su reconocida honradez; todo lo cual le valió la estimación de sus amigos y compañeros y el último ascenso a la alta clase de Contralmirante que le confiara la Representación Nacional.
> Amigo y compañero:
> No he tomado la palabra, ante vuestro yerto cadáver para rememorar únicamente vuestra meritoria existencia, sino especialmente para lamentar la pérdida que experimenta la Marina Nacional a cuyo nombre os doy la eterna despedida, deseando que lleguéis a la mansión de los buenos, donde encontraréis a los que sirvieron bien a Dios y a la Patria".

A su turno, el comandante Stiglich manifestó:

> "¿Quién es este marino cuya desaparición todos deploramos y a quien venimos acompañando con el corazón acongojado a esta triste morada? Es el señor contralmirante Ontaneda, que sirvió treinta efectivos años a su patria en el Ramo de Marina y diez años más en otras actividades no menos apreciables.

Y no obstante tan ejemplar contracción, durante tantos años, en los que se puede decir que no ha habido puesto bueno que no haya ocupado, muere pobre, como lo fue siempre en vida, manteniendo así muy alto el apellido ilustre de sus progenitores. Fue de la cepa de marinos cuyo tallo fue nutrido con la savia de glorias pretéritas y de las virtudes del caballero.

Gracias a la bondadosa orden de mis superiores, que honrado y gustoso cumplo, quiere el destino unir a sus designios, la oportunidad de que sea el que habla, quien traiga en estos momentos de dolor, a la tumba del señor contralmirante Ontaneda, el lirio y la palabra postrera del Cuerpo de Marina, que pierde con este golpe fatal a una de sus figuras de más relieve.

Rinde su viaje hoy, en elevado rango, el que fuera primer guardiamarina del año 75, que fue cuando, haciendo honor a los anales de la Escuela Naval, conquistó en ella el primer lugar, entre toda aquella pléyade de mozos que después supieron dar timbre de gloria, nuevos, a la Marina del Perú, sentando así una vez más la doctrina de que un puñado de hombres en el mar, con barcos bien manejados, es capaz de salvar las instituciones y la integridad de la nacionalidad. Fue pues en ese año 75, cuando, puesto en franquía para orientarse por sí solo, en los rumbos y en las vicisitudes de la vida naval, ante situaciones ondeadas por vientos en muchos casos inmanejables, como fueron los de la desgraciada guerra del 79, arribó a puerto, que es entre los marinos la estimación, el respeto y la confirmación de competencia dada por todos los compañeros.

El contralmirante Ontaneda proviene pues de una masa de marinos que se extingue, desgraciadamente, y que formara el comandante Camilo Carrillo en el *Marañón* y la *Nereida*, que tuvo la suerte de tener al frente una Marina de porvenir y un país rico, pletóricamente rico. Fue guiado después, en los albores de su carrera, por oficiales que lucían en sus uniformes, con muy justo orgullo, los títulos heroicos de haber contribuido en Abtao y el 2 de Mayo al afianzamiento de la independencia nacional nuevamente amenazada. Se explica así, por consiguiente, que inspirados en los sentimientos más puros y virtuosos de la profesión esta, que debe ser todo abnegación y ejemplo, recibidos de una oficialidad tan digna y de un patriotismo puesto en evidencia justamente en los momentos más álgidos de nuestra historia, resultaron para la guerra del 79, oficiales de la talla de Ontaneda, compañero de Jorge Velarde, el imberbe del *Huáscar*, y de Emilio de San Martín, el no menos joven y temerario compañero de Gálvez. Ontaneda militó en la *Independencia* y en la *Unión*, bravamente.

Sabedor el Contralmirante Montero, de los méritos de este oficial, que era de esa tierra que parece cuna predilecta de próceres, de artistas y de poetas –digo de Piura, de donde también fue Grau– le atrajo hacia sí, y le tomó a su cargo para actuar en la campaña terrestre. Ontaneda así, y ya sin Escuadra el país pasó por todas las vicisitudes de una campaña fatigosa y hasta sin alientos. De nada habían servido los heroísmos de un Grau y cien otros en el mar. La campaña terrestre, una vez más, anulaba tantos sacrificios y tanto rasgo bueno habido en las aguas del Pacífico. La coronación de la gloria de los marinos no pudo por consiguiente realizarse.

Solo quedó para después, la utilización del noble ejemplo que podía brindarse al porvenir, al sentarse de nuevo las bases de una Marina. Y así fue en efecto, pues los Gobiernos de entonces supieron aquilatar la

capacidad y el brazo fuerte, la honradez profesional y los otros rasgos de Ontaneda, para llamarlo, como hombre de ciencia también, que lo era, a formar parte de lo que se puede llamar, la Escuela de Casanova, de ese viejecito enérgico e intachable que sabía tratar, como se debía, aun a los de más arriba. Muy pronto las especiales condiciones de ese gran hombre se impusieron, y así lo vemos pronto, de Comandante Director de la Escuela Naval, siendo en quince años, el fiel de la balanza donde se pesaba a todo el personal de la Armada. El entonces comandante Ontaneda lo conocía muy bien a todo él. Todos habían pasado por sus manos.

Cuando en 1905 el Perú, nuevamente se decidió a formar Marina y adquirió el *Grau* y el *Bolognesi*, el después Contralmirante, entró a actuar en un campo de más actividad, pues ya lo vemos trayendo de Europa el *Bolognesi* y contribuyendo sucesivamente a la práctica de los oficiales que él mismo había preparado. Estaba así mandando ese buque cuando el cambio constitucional de Gobierno lo llevó al sitial de Ministro de Estado.

Parecía haber llegado a la cúspide. ¿Qué mayor distinción podía esperarse después de una carrera tan brillante, en el primer guardiamarina del 75? Pero no el nombre de Ontaneda estaba esculpido en caracteres imborrables por todas partes. Es que era ya una figura política y de esta no podía apartarse. El noble orgullo de una honradez acrisolada y de una educación moldeada en el ejemplo de hombre de verdadero valor, lo hacían resaltar siempre, y así le vemos al frente de funciones tan decisivas, como son las de la Dirección de trabajos geográficos, la Presidencia de Pro-Marina, la Jefatura de la expedición que debía sostener, en el terreno, nuestro derecho a zonas en disputa, y, por fin, la Dirección de nuestra principal representación de la marina mercante.

Tranquilo veía que su labor se apreciaba, pero por una de esas fatales animosidades de que son susceptibles los hombres, gratuitamente, pasa el contralmirante a ser considerado del lado contrario, y la quietud de su hogar honrado se ve una y otra vez sacrificada sin justa causa. Es entonces que vincula sus queridos lazos de ternura al ideal de un formidable movimiento de opinión que culminó en el 4 de julio, volviéndole a ser una vez más la figura del día y el centro de un movimiento que lo condujo a la alta clase de contralmirante no obstante estar en el retiro. Con los honores nuevos –y árbitro a la vez de la situación– se crea el Ministerio de Marina y el contralmirante es su primer Ministro.

Tres puntos saltantes, sostuvo y consiguió en el honroso cargo: la creación de la Escuela de Hidro-Aviación de Ancón, la adquisición de elementos apreciable de la defensa fluvial, a más de la restauración de la otra más importante unidad de Loreto, siendo el tercero, el evitar al país el engaño de hacerse de elementos sin importancia para su defensa.

Los sacrificios a que obliga la profesión, en su más honrada concepción, siempre son pocos cuando el Gobierno solicita de uno un esfuerzo, y por ello el señor contralmirante Ontaneda jamás se negó a colaborar en el bien común, seguro como estaba de que sus ideas no eran aceptadas, por lo menos sentaba doctrina de honradez y de bien. Y donde quiera que el venerable contralmirante fuera, a su sombra se cobijaron muchos, buenos y malos. Él sí, no supo y jamás quiso explotar privilegios ni ventajas que le daban su posición. Fue siempre el espíritu más ecuánime y más íntegro. Junto con el sacrificio penoso de tan cara existencia desaparece pues para el Perú una de sus más notorias figuras, y el Cuerpo de Marina, que dentro de su educación tradicional da cabida a los más nobles sentimientos,

sobre todo en los momentos de dolor, se une de corazón a esta manifestación de condolencia.
Reciba usted respetable jefe, el último adiós".

Hasta aquí, pues, la semblanza biográfica de nuestro ilustre personaje. Pero ¿cuál fue su desempeño en el casi año y medio que estuvo al frente del Ministerio de Marina? Además de organizar y poner en funcionamiento las cinco direcciones mencionadas en el apartado anterior (y que no era poca cosa), el marino norteño se abocó a otras tareas complementarias de semejante trascendencia; algunas de ellas las examinamos en apartados posteriores del presente volumen[20]. Obviamente, para poder poner en práctica esas medidas y obtener el éxito planeado, el alto funcionario no solo contó con la valiosa e inmediata colaboración de jefes y oficiales asignados a las distintas dependencias, sino también con el decidido e invalorable concurso del propio mandatario, identificado de antiguo con el avance y la prosperidad de la institución naval. Sin esos aportes, con toda seguridad que la tarea hubiese resultado muy complicada y engorrosa. Provisto de esos invalorables auxilios, llevó a cabo, entre otras, las acciones que a continuación se detallan y que él anunció en su primera presentación en el Parlamento: disponer que las capitanías de los puertos mayores fueran desempeñadas solamente por profesionales de Marina; comprometer la presencia de expertos navales norteamericanos en el país; potenciar la actividad académica y deportiva de la Escuela Naval; fundar e implementar una Escuela de Hidroaviación; elaborar un proyecto de Código de Justicia Naval para su aprobación por el Congreso de la República; diseñar un plan de adquisiciones y reparaciones navales; mejorar las condiciones de los puertos del litoral y dotarlos de una red uniforme de faros, boyas y balizas de última generación; apoyar las acciones de la Armada en la selva; avanzar en los trabajos de investigación científica; mejorar el servicio de sanidad naval; coadyuvar a la tarea de fijación de límites, etc. En una palabra –escribió la revista *Mundial* (21 de octubre de 1919)– las iniciativas del contralmirante Ontaneda en orden al mejoramiento del instituto naval, se pueden traducir en la siguiente afirmación: "Un gran amor por su carrera y un elevado concepto de su deber patriótico frente a los serios problemas de defensa nacional que el Perú debe resolver. Y en ese empeño lo acompaña el entusiasta aplauso de la opinión pública y el espíritu solidario de sus compañeros de armas" (frase ya citada anteriormente). Por su parte, la *Revista de Marina* enjuiciando la labor del ministro en el primer año de existencia del flamante Ministerio, escribió lo siguiente:

LA CREACIÓN DEL MINISTERIO DE MARINA

"El 8 de octubre ha cumplido el primer año de vida el Ministerio de Marina, creado por la Asamblea Nacional a petición de los señores Senador Dn. Miguel Grau y Diputado Dn. Alberto Secada, y defendido calurosamente por los señores Jorge Prado y Enrique Basadre. Expresamos en esa ocasión el profundo agradecimiento a que se habían hecho acreedores todos los miembros de la Asamblea, pues el proyecto fue aprobado unánimemente y sin oposición, y lo repetimos ahora que sin el primer apasionado entusiasmo, fríamente, podemos apreciar con serena reflexión el mérito de la obra realizada, dando así más valor a nuestro reconocimiento.

Apelamos ya en aquella ocasión al patriotismo de los señores Representantes para que no fueran parcos en la dotación del presupuesto de Marina y tenemos que volverlo a repetir, ya que la discusión de las reformas de la Constitución y la dación de otras importantes leyes no dejaron tiempo de discutirlo. Esperamos confiados en que al celebrar el próximo aniversario se hayan cumplido nuestros anhelos y puesto de manifiesto, una vez más, el profundo conocimiento que los señores. Representantes tienen de que las naciones no pueden conducir su política por rumbos definidos sin una fuerza organizada en consonancia, que el Perú es una nación esencialmente marítima y debe, por tanto, poseer en el mar su mayor fuerza y que una Marina eficiente es muy costosa.

Felizmente –y parece ser regla de la naturaleza– por ser extensas nuestras costas, encierran nuestras tierras las riquezas necesarias para proveer, debidamente laboradas, a los ingentes gastos que ocasionaría una Armada como la que el Perú necesita.

Tenemos sí que lamentar, para esa ocasión, la falta irreparable de la palabra cálida y entusiasta del malogrado señor Secada, cuya vida se extinguió poco ha, cuando en busca de salud se encaminaba al extranjero. La *Revista de Marina*, abriendo un paréntesis indispensable e interpretando el sentimiento de todos los Jefes, Oficiales y Tripulantes del Cuerpo de Marina, rinde su más sentido homenaje a la memoria del preclaro ciudadano que consagró su vida en aras de la Patria y haciendo su deber conquistó muchas veces nuestro profundo reconocimiento.

Impidiéndonos nuestro carácter militar el criticar, ni menos elogiar, a nuestros superiores, no podemos hacer un examen de la labor del Ministerio de Marina durante el primer año de su existencia, cuya dirección ha tenido el contralmirante Dn. Juan M. Ontaneda, de quien dijimos con ocasión de su nombramiento 'nos felicitamos de que para tan alto y honroso puesto, cuyo desempeño requiere una gran contracción y talento, se haya designado a un profesional de la capacidad y rectitud del capitán de navío Dn. Juan M. Ontaneda cuya vida ha sido consagrada al servicio de su profesión…', pero si podemos hacer un resumen somero de las obras realizadas, que han llegado al conocimiento del público y que son las siguientes:

- Creación de la Escuela de Hidroaviación en Ancón
- Formación del Batallón de Marina, instalado en Chucuito
- Reparación de las calderas en los cruceros *Grau* y *Bolognesi*
- Reparación de importancia en el *Rodríguez*
- Aumento del personal de Aspirantes de la Escuela Naval en vista del posible incremento del material.
- Importación directa del carbón que consume nuestra escuadra
- Contratación de un grupo de Jefes de la muy eficiente y poderosa

> Marina de los EE.UU. para dirigir la organización y preparación de nuestra incipiente Armada.
>
> Estas obras darán idea de la mejora que importa la creación del Ministerio de Marina, mayormente si se tiene en cuenta lo que ya antes dijimos, que el Congreso, ocupado en otras labores no ha podido dedicarse al estudio sereno y meditado de su presupuesto y que los trabajos de organización de una institución que va a funcionar por primera vez tienen que reducirle su rendimiento.
>
> Después de esta ligera exposición de lo realizado por el Ministerio del Ramo, sería muy natural que expusiéramos las expectativas que en él ciframos, pero prescindimos de hacerlo porque juzgamos que la Misión Americana, en cuyas manos se ha puesto la dirección técnica de nuestros modestos elementos, con más competencia y experiencia que nosotros, señalará sus deficiencias y la manera de hacerla llegar a la altura que corresponde para uno de los países más ricos del sur de este Continente" (*Revista de Marina*. Lima, setiembre-octubre de 1920, año V, N° 5).

No obstante, este vasto y magnífico plan de actividades y de las reconocidas cualidades personales y profesionales del personaje en mención, la pregunta obligatoria es: ¿por qué fue censurado de manera abrupta? Verdad que visto el asunto a la luz del tiempo transcurrido, resulta soso y pueril el motivo por el cual se le alejó del Ministerio. ¿Qué pasó? La prensa de esos días lo resumió del siguiente modo. El último día del mes de enero de 1921 llegaron al Callao, en visita oficial, los barcos de la Escuadra Norteamericana del Atlántico. El día del arribo, el ministro de Marina puso a disposición de los miembros de ambas ramas del Parlamento el vapor mercante nacional *Huallaga* con el objeto de que ellos y sus familiares presenciaran la imponente entrada de la flota yanqui. En la nota respectiva, dejó constancia de que accedía a una solicitud hecha ante él para la respectiva visita. Pero los parlamentarios hallaron muchos motivos de queja. Por ejemplo –según alegaron– no hubo jefes de Marina para que, en nombre del ministro, los recibieran y cuidasen de que fueran debidamente atendidos, despreocupándose de su presencia. Tomado el hecho como un desaire o un descuido protocolar, días después se aprobó un voto de censura, sin contornos políticos, en el Senado por 15 votos a favor y 4 en contra; en la Cámara de Diputados faltó quórum para alcanzar el número necesario de votos, pero se produjeron 35 a favor, 18 en contra y 2 abstenciones. Frente a ello y anticipándose a la afrenta parlamentaria (que él juzgaba baladí e injusta), el contralmirante Ontaneda renunció de manera irrevocable ante el presidente Leguía[21].

La censura causó malestar entre la población y, principalmente, en el seno de la Armada. En algunas publicaciones capitalinas, la opinión se polarizó; unas la condenaron y otras la aplaudieron. *Mundial*

estuvo entre las primeras y *Variedades* (dirigida por el intemperante Clemente Palma) entre las segundas. La primera escribió:

> "Unánime ha estado el comentario público al condenar el voto de censura que dio el Senado al ministro de Marina y el que se planteó en la Cámara de Diputados. Si la censura hubiese sido dada por un motivo que mereciera la pena, algunos hubieran sentido la separación del señor Ontaneda del Portafolio de Marina, otros se habrán alegrado y la mayoría se hubiera mostrado indiferente como se muestra con todo lo que a la política se refiere, acaso porque nuestra política no merece que se fije en ella la atención.
>
> Pero el hecho de que se censurase a un ministro por unas tajadas de pan más o menos, ha hecho que el comentario sea desfavorable a la actitud del Parlamento. En verdad que si en el fondo de esto no se viera la pérdida del sentido moral que día a día experimentan los hombres de esta tierra, el hecho parecería a una astracanada política de una comicidad estupenda.
>
> Se ha dicho en el Parlamento que la dignidad de este cuerpo había sido ofendida. Ofendida porque un ministro, que ninguna obligación tenía de hacerlo, puso a su disposición un barco para que los senadores y diputados pudieran gozar de la entrada de la escuadra americana. Ofendida porque la escuadra americana se retrasó y los señores representantes no pudieron alimentarse en el barco, a consecuencia de que el ministro no podía ser adivino para prevenir ese retraso. Esa ha sido la ofensa a la dignidad del Parlamento. Pero no hace mucho –y esto, se ha dicho por un diputado y por eso lo repetimos nosotros– las cámaras, cuando verdaderamente se ofendió la dignidad de sus miembros, hicieron ver que la tenían embotada, pues lejos de protestar se inclinaron con una mansedumbre algo más que evangélica. Esta es una especie de dignidad que reacciona con los alfilerazos en el estómago, pero que se duerme cuando le tiran zarpazos a la honra.
>
> Se ha expresado por esclarecidos pensadores y los hechos vienen comprobándolo, que el parlamentarismo experimenta una crisis en todo el mundo. Aquí esa crisis es más fuerte. El Parlamento va perdiendo poco a poco su prestigio, y acabará de perderle si en lugar de hacer obra de bien nacional, si en lugar de servir de control al gobierno, va a convertirse en un organismo que no sirva sino para provocar crisis como la última que la ironía popular ha bautizado inmediatamente con el nombre de 'la crisis del hambre'…" (*Mundial*. Lima, 18 de febrero de 1921, N° 43, p. 2).

En la sección "Política al día" (pp. 26-27), la indicada revista no solo se mofó de la actitud de los desmañados parlamentarios, sino que incluyó caricaturas alusivas y hasta un extenso poema sarcástico intitulado "Indignación estomacal" que dice así:

Tema de mil comentarios,
en esta ciudad de Lima,
es el voto de censura
al ministro de Marina,
planteado con sencillez
pero con rara energía
por varios representantes,
impulsados por la ira
que causóles la conducta
poco seria y nada fina



Caricaturas alusivas a la interpelación del ministro Ontaneda.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 18 febrero 1921).



Para MUNDIAL.

Tema de mil comentarios,
en esta ciudad de Lima,
es el voto de censura
al Ministro de Marina,
planteado con sencillez
pero con rara energía
por varios representantes,
impulsados por la ira
que causóles la conducta
poco seria y nada fina
de aquel señor almirante
que un buen día los invita,
a pasear en una nave
donde no existe cocina.
Los graves representantes
mucho su decoro estiman,
y mucho más su sosiego
y más aún su barriga;
por ello, la invitación
del ministro de marina,
la aceptaron, complacidos,
pues calcularon que iban
a pasar un rato ameno
y a gozar de las delicias
de un "menú" confeccionado



Una vez en el "Huallaga"
los invitados, suspiran
con deleite y entusiasmo,
satisfechos de la vida.
Comienza el viaje y comienza
a sentirse en la tranquila
mar chalaca y pintoresca
tenue y caprichosa brisa
que además de ser amable
y además de ser benigna,
despierta en los senadores
una gazuza canina.
Las horas así, transcurren
inexorables, precisas;
hace la brisa el efecto
de gotas aperitivas
y los padres de la patria
desfallecen de fatiga.
De pronto, se oye una voz
trémula y enloquecida
que balbucea:
—Señores!
en el barco no hay cantina!
¡Qué confusión tan tremenda!
Cuánta angustia! ¡Cuánta grita!
(Y en un rincón, el Gerente,
en los labios la cachimba,
contemplando aquella escena
se desternila de risa)

Cansados de recorrer
de la proa a la sentina,
por fin los representantes
unos con otros se apiñan
y ante situación tan grave
cambian ideas y opinan
—No se puede—dice uno-
soportar tal ignominia.
¡Dejarnos sin almorzar
siendo de la mayoría!
Hecho tan abominable,
la historia no lo registra,
ni en los tiempos de Nerón
ni en los de aquel de Sicilia,
ni cuando don Pedro el Cruel
se perpetró tal insidia!
¡Hollar así nuestros fueros
de manera tan indigna!
Nuestra inmunidad se encuentra
golpeada y escarnecida;
y la Cámara no es Cámara
si tal acción no castiga
¡El culpable es el ministro!
—El es quien nos asesina!
—¡Bandido!
—¡Facineroso!
—¡Qué dimita!
—¡Qué dimita!
Y por unanimidad,
en la cantina vacía
se resolvió censurar
al ministro de marina
y castigar de ese modo
tal ofensa a la barriga

TIP-TOP.



Poema Alusivo a la renuncia del ministro de Marina, contralmirante Juan Manuel Ontaneda Vallejo. (*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 4 de febrero 1921).

de aquel señor almirante
que un buen día los invita,
a pasear en una nave
donde no existe cocina.

Los graves representantes
mucho su decoro estiman,
y mucho más su sosiego
y más aún su barriga;
por ello, la invitación
del ministro de Marina,
la aceptaron, complacidos,
pues calcularon que iban
a pasar un rato ameno
y a gozar de las delicias
de un "menú" confeccionado
para vientres sibaritas.
- *¡Qué almuerzo el que nos espera!*
–Unos a otros decían–
- *¡Habrá 'pisco'!*
- *Y huevos duros–*
- *¡Papas a la huancaína!*
- *¡Ceviche de camarones!*
- *¡Mayonesas exquisitas!*
- *¡Chicharrones!*
- *¡Y tamales!*
- *¡Refrescos!*
- *¡Y 'raspadillas'!*
- *¡Caucau!*
- *¡Tacutacu!*
- *¡Sango!*
- *¡Y escabeche de corvina!*

Ni desayuno tomaron
por embarcarse de prisa
y más de uno llevóse
una bolsita vacía, para traer a su casa
cualquier vianda suave o rica,
como sabroso recuerdo
del ministro de Marina.
Una vez en el Huallaga
los invitados, suspiran
con deleite y entusiasmo,
satisfechos de la vida.
Comienza el viaje y comienza
a sentirse en la tranquila
mar chalaca y pintoresca
tenue y caprichosa brisa
que además de ser amable
y además de ser benigna,
despierta en los senadores
una gazuza canina.

Las horas, así transcurren
inexorables, precisas:
hace la brisa el efecto
de gotas aperitivas
y los padres de la patria
desfallecen de fatiga.
De pronto, se oye una voz
trémula y enloquecida
que balbucea:
-¡Señores!
¡En el barco no hay cantina!
¡Que confusión tan tremenda! ¡Cuánta angustia!
¡Cuánta grita!
(Y en un rincón, el gerente,
en los labios la cachimba,
contemplando aquella escena
se desternilla de risa).

Cansados de recorrer
de la proa a la sentina,
por fin los representantes
unos con otros se apiñan
y ante situación tan grave
cambian ideas y opinan
– No se puede– dice uno–
soportar tal ignominia.
¡Dejarnos sin almorzar
siendo de la mayoría!
Hecho tan abominable,
la historia no lo registra,
ni en los tiempos de Nerón
ni en los de aquel de Sicilia,
ni cuando don Pedro el Cruel
se perpetró tal insidia!

¡Hollar así nuestros fueros
de manera tan indigna!
Nuestra inmunidad se encuentra
golpeada y escarnecida;
y la Cámara no es Cámara
si tal acción no castiga.
¡El culpable es el ministro!
- ¡Él es quien nos asesina!
- ¡Bandido!
- ¡Facineroso!
- ¡Qué dimita!
- ¡Que dimita!
-
Y por unanimidad
en la cantina vacía
se resolvió censurar

al ministro de Marina
y castigar de ese modo
tal ofensa a la barriga.

Por su parte, la revista *Variedades* (fiel al estilo de su irritante director) zarandeó al ministro interpelado y justificó la medida adoptada por los parlamentarios. Dijo en su editorial del 12 de febrero de 1921:

"Acaba de ser censurado por el Parlamento el señor ministro de Marina, por el grave pecado de no haber sido lo suficientemente diligente para que la representación nacional fuera debidamente atendida en el vapor mercante nacional, que ese ministerio puso a disposición de las Cámaras, el día de la llegada de la escuadra americana, con el objeto de que los representantes y sus familias presenciaran la imponente entrada de esa brillante flota. El ministro de Marina creyó que él cumplía con decir simplemente al Parlamento que había fletado una embarcación para que, a bordo de ella, pudiera aquel presenciar el espectáculo, prescindiendo de los detalles de cortesía que procedían dada la cantidad de los invitados. Muy posible es que, justamente por eso, juzgó innecesario tener mayores deferencias desde que el Parlamento ha dejado de merecer los respetos que le corresponden. Parlamento que ha tolerado que en el seno mismo de sus funciones un ministro ultrajara a uno de sus miembros, sin fulminar a ese ministro: Parlamento que no solo ha consentido sino que ha colaborado con sus votos a la violación de las inmunidades parlamentarias y ha aceptado a título de política una serie de extravagantes y originales doctrinas para cohonestar el atentado Parlamento que vota la destrucción del régimen de la Justicia y desorganiza la arquitectura del poder Judicial; Parlamento que asesina, en servicio de una política circunstancial, la institución civilizadora del *Habeas Corpus*; Parlamento que se asocia a esa grotesca burla de la creación de jueces *ad hoc* para restituir la jurisdicción que la Constitución y las leyes han confiado a los tribunales de la República; y, finalmente, Parlamento que tolera que a dos de sus miembros se les trate en forma cruel y desconsiderada, en castigo de que no se les puede probar su participación en un delito inventado por la fantasía trágica de un ministro, perturbado por la pasión o por el chisme, no es Parlamento que, para los altos miembros del poder Ejecutivo, merezca otra cosa que una desdeñosa tolerancia. Por eso el ministro de Marina se cuida muy bien en su nota de invitación de hacer notar que, si ha fletado un vapor y lo pone a disposición del Congreso, no ha sido por acto espontáneo de cortesía, sino porque algunos miembros de él se lo habían solicitado. Dentro de este criterio bastante despectivo en que se ha inspirado el señor ministro caído, se comprende que haya crecido haber cumplido, hasta con exceso, en decir a la representación nacional: –¡Allí tienen embarcación gratis, y arréglense como puedan!– Y no solo no se cuidó de ser más atento en su calidad de invitante, designando jefes de Marina, para que, en su nombre, recibieran a los representantes y cuidaran de que estuvieran debidamente atendidos, con tanta mayor razón cuanto que iban asistir damas, sino que omitió encargar al gerente de la Compañía Nacional de Vapores que facilitara esas comodidades y tuviera las atenciones; que se tienen siquiera con los pasajeros de primera de un vapor. En otro país más culto que el nuestro, en realidad no habría sido

necesario hacer este encargo, porque se supone que estaba sobrentendido en el hecho de tratarse de invitados oficiales por el Ejecutivo: pero sin duda ese gerente que, según parece, es persona un poco brusca de genio, tomando en cuenta también las circunstancias que concurrían para no dar a los miembros del Parlamento del Perú mayor valor que el que se deducía de su actuación desgraciada que les ha desmedrado en el concepto público, incurrió en el error explicable, como se ve, de considerarlos no como pasajeros de primera sino de tercera clase, a quienes el Gobierno, por un acto de tolerancia y por espíritu democrático, había invitado, complaciéndoles en la insinuación recibida. Para el gerente de la C.P. de V., el Gobierno habrá procedido con el Parlamento de la misma manera que habría procedido si un gremio de panaderos o de chauffeurs solicitado se le facilitará una embarcación para presenciar el desfile de los acorazados yanquis: derecho a cubierta y, como tolerancia o galantería con las mujeres e hijas de los obreros, el que pudieran danzar en las salas del barco y sentarse en el comedor. Ni más ni menos. El Parlamento ha chillado porque en efecto la ostentación del desdén con que se le ha tratado ha sido demasiado visible y sobre todo sensible para la maquinaria corporal de los representantes. Y de quien menos podían esperar el desaire era del ministro de Marina, con quien el Parlamento ha sido complaciente en extremo, no solo ascendiéndole a almirante, cuando ya estaba en el retiro, sino haciendo la vista gorda con el descuido a la vacuidad de la gestión ministerial, y hasta con faltas graves en orden a la organización y cuidado de nuestras naves de guerra. Es un poco triste que este señor ministro haya caído, no por razones más serias y nacidas de su gestión misma en el departamento que le estaba confiado, sino por razón de un agravio al decoro del Parlamento, cuando este decoro estaba ya tan maltratado, en forma tan honda y grave, que un araño de descortesía no añadía mucho a la serie de heridas, desgarros y tumefacciones que adornan el cuerpo de la Representación Nacional en el Perú. En cuanto al ministro, al lado de ciertas virtudes apreciables, hay que reprocharle de indolencia, despreocupación y falta de carácter que han motivado sin duda situaciones desairosas para nuestra modesta escuadrilla en las recientes circunstancias de la visita americana, tales como el desaseo exterior de nuestros buques, la dificultad para responder las salvas, el regreso un tanto grotesco de las naves a su fondeadero el día de la despedida a la escuadra americana, y muchas otras cosas más que no hay objeto en repetir. El voto de censura en el Senado fue aprobado por 15 votos contra 4 y en la Cámara de Diputados sino llegó a cristalizar una resolución por haber sido el quórum estricto y no haberse llegado al número necesario de votos resolutivos, moralmente quedó censurado el ministro pues la mayoría a favor de la censura fue enorme: 35 votos por la censura, 18 en contra y dos votos de abstención. Como era natural el ministro así fulminado por las dos Cámaras presentó en el acto su renuncia" (*Variedades*. Lima, 12 de febrero de 1921, N° 676, pp. 1-2).

3. LOS SUCESIVOS MINISTROS DE MARINA (1921-1930)

Con la renuncia del ministro Ontaneda –repetimos producto de una apresurada e innecesaria censura– el presidente Leguía perdió a uno de sus más cercanos e importantes colaboradores; aunque, pareciera ser, no hizo todo lo necesario para evitar ese

desenlace o, cuando menos, atenuarlo. Inmediatamente, encargó de manera interina la Cartera a su amigo el doctor Alberto Salomón, ministro de Relaciones Exteriores, durante varias semanas. A partir de entonces y hasta el derrumbe del régimen en agosto de 1930, prevalecería la presencia de los civiles al frente del flamante portafolio. En las líneas que siguen, ofrecemos una breve semblanza biográfica de los ministros que entonces se sucedieron (casi una decena, es decir, un promedio de uno por año).

LAURO ÁNGEL CURLETTI VALDÉS

Médico y político, nació en el Callao el 15 de enero de 1881 en plena ocupación chilena del territorio patrio. Era hijo del prestigioso abogado José Curletti (de ascendencia italiana) y de Andrea Valdés. Inició sus estudios en el renombrado Instituto Científico fundado y dirigido por el pedagogo y matemático José Granda (1835-1911). Ingresó a la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, donde siguió la especialidad de Ciencias Naturales en la Facultad de Ciencias y, desde 1895, Medicina en la Facultad de Medicina de San Fernando. Al año siguiente obtuvo el grado de bachiller, sustentando la tesis "Extracción del amoníaco en Lima" y, dos años después (1898), el de doctor en Ciencias Naturales con el trabajo "Etnología nacional". En 1899 fue incorporado como docente adjunto de su *Alma Mater* y en 1900 como principal de Química. Al poco tiempo, viajó a París con el propósito de completar su formación profesional en la Universidad de La Sorbona. Se reincorporó a la docencia sanmarquina y, simultáneamente, ejerció la medicina.

Adherido al Partido Liberal del huanuqueño Augusto Durand, secundó la campaña política del tarapaqueño Guillermo E. Billinghurst que gobernó breve y accidentadamente (1912-1914). Desde 1911 hasta 1914 estuvo al frente de la Dirección de Salubridad Pública, reemplazando al que fue su fundador y primer director, doctor Julián Arce. Creó el Servicio de Asistencia Pública en la ciudad de Lima con los dispensarios antituberculosos, antivenéreos, de protección infantil y el puesto de socorro para los casos de emergencia. Desplegó, asimismo, una vasta e intensa campaña de educación sanitaria entre la población capitalina, mejorando las condiciones higiénicas de las viviendas; fue el gestor de la demolición de diversos y tugurizados inmuebles. En 1920 resultó electo senador por el departamento de Huánuco, siendo presidente de las Comisiones de Hacienda y Presupuesto, en donde defendió tenazmente el proyecto de ley de saneamiento de las principales ciudades del país. Producido el autogolpe de

Estado del 4 de julio de 1919, se identificó con el régimen presidido por Augusto B. Leguía y colaboró, primero, como ministro de Marina y, luego, como ministro de Fomento[22]. En el primer caso, asumió la jefatura de Marina el 14 de marzo de 1921. Esta fue la nota de aceptación a tan alto cargo:

> "Señor Ministro Presidente del Consejo
> Señor
> Tengo el agrado de acusar a usted recibo de la suprema resolución que me instituye como Ministro de Estado en el Despacho de Marina.
> Abrigo la más profunda fe que las vehementes y justas aspiraciones del país, en relación a nuestra Armada, han de tener cumplido éxito bajo la acción de los patrióticos propósitos del gobierno, armonizados con la reconocida abnegación y capacidad del personal de nuestros institutos y fuerzas navales.
> En el desempeño de la Cartera de Marina, corresponderé a la altísima confianza con que el Jefe del Estado, a propuesta de usted, se ha dignado honrarme.
> Aprovecho esta oportunidad, Señor Ministro, Presidente del Consejo, para expresar a usted el homenaje de mi más alta consideración.
> Dios guarde a usted,
>
> *LAURO A. CURLETTI".*

Al día siguiente, de acuerdo a lo estatuido, tuvo lugar en el local del Ministerio, el saludo oficial de los jefes y oficiales de la Armada al flamante ministro. Al ofrecer el saludo de la institución, el jefe del Estado Mayor General de Marina, capitán de navío Frank B. Freyer, pronunció el siguiente discurso:

> "La circunstancia honrosa para mí, de desempeñar actualmente la Jefatura de Estado Mayor General de Marina, me impone el deber de presentaros en esta ceremonia al personal de los distinguidos jefes y oficiales de la Armada, que prestan sus servicios en las diversas reparticiones de este Ministerio.
> Creo interpretar fielmente, señor Ministro, el pensamiento de todos y cada uno de mis compañeros de armas al manifestaros la complacencia que experimentan al veros al frente del Portafolio de Marina, en cuyo cargo tendréis oportunidad de desarrollar y llevar a cabo las iniciativas que las necesidades de la Marina de Guerra y mercante requieren, basadas en los estudios y apreciaciones exactas que se hagan de ellas, desde que para esa labor tenéis los atributos personales de patriotismo y capacidad que requiere toda obra que se relaciona con los intereses públicos y en cuyos propósitos encontraréis, la más franca y resuelta cooperación de los jefes y oficiales que os están subordinados; pues en los pocos días que me hallo al frente de la jefatura de Estado Mayor, he podido aquilatar las virtudes de trabajo, disciplina y competencia que adornan a todos y cada uno de los jefes y oficiales en actual servicio y que han producido en mi espíritu la más plena seguridad de que la obra de reforma que se emprenda, con factores tan ilustrados y competentes ha de tener el más satisfactorio resultado para el bien del país y de la institución naval peruana, que ocupa en la historia lugar distinguido por sus tradiciones gloriosas de valor, abnegación y civismo.

Por mi parte, ofrezco nuevamente al servicio de la Marina del Perú el modesto contingente de la Misión Naval Americana, que está ya íntimamente compenetrada del espíritu nacional peruano, de sus esperanzas y propósitos necesarios de reforma para el porvenir y para cuya realización dentro de sus atribuciones, no escatimará esfuerzo profesional por grande que él sea, a fin de corresponder a la confianza depositada en ella por los poderes del Perú y principalmente por el señor Presidente de la República, acto de distinción que estimo como un honor al personal de la Marina de mi país.

Recibid, señor Ministro, el saludo respetuoso que por mi órgano, tributan mis camaradas aquí presentes y la felicitación de todo el personal al servicio de este Ministerio".

El agradecido ministro contestó en esta forma:

"Señor Jefe de Estado Mayor General:

Señores Jefes y Oficiales

Es singularmente halagador para un ciudadano que participa de la más cara e intensa de las aspiraciones nacionales, en el actual momento histórico, tener el honor insigne de presidir la gran Institución de la Marina, que encarna los más elevados sentimientos patrióticos; que es heredera de glorias inmerecibles para nuestra nacionalidad; y cuyas acciones futuras puestas al servicio de la Justicia y del Derecho, han de resaltar la herida de cada día más doliente del alma nacional peruana.

Enorme es el significado y la responsabilidad del cargo que el Jefe del Estado me ha encomendado; pero su ejecución la considero relativamente fácil dentro de una institución formada de profesionales inspirados por un solo y grande ideal, que debe sobreponerse a todo interés personalista. En la Marina no hay ni debe haber otras aspiraciones que no sean las que conduzcan a su mayor prestigio y al mejor servicio de los derechos e intereses de la Patria. Procuremos en todo momento que el honor militar, la disciplina y la capacidad profesional, constituyan, en conjunto, una fuerza moral susceptible de compensar deficiencias materiales de la hora presente. Tener la convicción que el fervor patriótico y el talento, cuando se ponen al servicio del Derecho, se hacen verdaderamente invencibles. Recordad las enseñanzas de la historia que demuestran cómo armadas y ejércitos modestos en número y pertrechos, pero dotados de un alto espíritu militar, consiguieron aniquilar huestes poderosas que pretendieron cimentar el derecho de conquista. Dediquemos con solicitud infatigable a la preparación de las nuevas generaciones que desean prestar sus servicios en la Marina; evoquemos el deber profesional en los Jefes que se hallan momentáneamente alejados del servicio, para que vuelvan a prestar el contingente de sus capacidades a la institución a la que han dedicado su devoción profesional; solicitemos el consejo, fruto bendito de la experiencia, de los altos jefes que después de haber rendido sus mejores esfuerzos en servicio de la Marina, han alcanzado ya un bien merecido descanso.

Procuraremos por todos los medios posibles establecer con la mayor eficacia el servicio de exploraciones, que asegure la fácil navegación marítima fluvial; organizaremos en la forma más eficaz el tráfico de la Marina Mercante, y aprovecharemos de las naves de esta, hasta donde la disciplina lo permita, para dar a nuestros jóvenes marinos la práctica de la navegación que les es indispensable para inculcarles espíritu profesional.

> Para el cumplido éxito de nuestras aspiraciones contamos con la colaboración entusiasta y eficaz de la ilustrada Misión Naval Americana, a la que ofrecemos el homenaje de nuestra sincera simpatía. La instrucción técnica que están llamados a suministrar a nuestros jóvenes educandos y oficiales, la vigilancia que han de ejercer en el regular funcionamiento de las diversas ramas de la Institución y su cooperación en la formación de los planes navales y en la redacción de la legislación marítima, que conjuntamente con nuestros Jefes han de ejecutar, aseguran un progreso evidente para nuestra Marina, y aseguran también para nuestros ilustres e hidalgos colaboradores los más firmes sentimientos de gratitud y de afecto.
>
> Para realizar los altos fines de nuestra Institución, abrigo la más profunda fe en que mantendréis incólume vuestro honor como marinos y vuestra abnegación al servicio de la Patria. Os pido solidaridad con vuestros como profesionales y absoluta dedicación al trabajo, y os ofrezco la más estricta justicia en la estimación de vuestros servicios y actitudes.
>
> Agradezco vuestra salutación, y hago votos por la ventura de cada uno de vosotros".

Curletti permaneció apenas cuatro meses al frente del portafolio de Marina, dedicándose principalmente a continuar las acciones emprendidas por su antecesor el contralmirante Ontaneda; sin embargo –como veremos más adelante– su relación con la Misión Naval Americana no fue del todo armoniosa. Al caer el gobierno leguiísta, vivió en el retiro político desde 1930 hasta su muerte ocurrida en Lima el 18 de octubre de 1949. Tenía 68 años de edad (*Memoria de Marina*, 1921; Paz Soldán, 1921; Milla Batres, 1986; Tauro, 2001; Ortiz y Castañeda, 2007).

RAMÓN VALLE RIESTRA ZELA

Sucedió en el cargo de ministro de Marina al doctor Lauro A. Curletti. Nació en el Callao el 13 de julio de 1850. Fueron sus padres Antonio Valle Riestra y María Zela, descendiendo de una de las familias más antiguas y aristocráticas del Perú. Hizo sus estudios en el Callao en el colegio de Jacobo López de Castilla y en Lima en el colegio Mayurí y, posteriormente, en el colegio militar del Espíritu Santo. A la edad de 16 años obtuvo el grado de guardiamarina (agosto de 1865). Participó en la campaña de la Restauración Nacional emprendida por el entonces coronel Mariano I. Prado. A bordo de la corbeta *Unión* tomó parte en el combate de Abtao en el estrecho de Magallanes (7 de febrero de 1866). Por su brillante comportamiento en aquella jornada fue ascendido a alférez de fragata, mereciendo más tarde una medalla de oro del Ejecutivo y del gobierno de Bolivia; el Congreso peruano lo declaró "Benemérito de la Patria". Pasó a servir en la corbeta mixta *América*, sobreviviendo al naufragio de esta nave en Arica el 13 de agosto de 1868. Al estallar el conflicto con Chile en abril de 1879 se embarcó en el transporte *Oroya*, participando

después en la defensa del Callao y en la batalla de Miraflores (15 de enero de 1881) como capitán (y después como jefe) del célebre "Batallón Guardia Chalaca" formado por él y por el capitán de fragata Carlos Arrieta Mispireta.

Al concluir la guerra y al quedar desocupado el territorio patrio del ejército invasor, Valle Riestra fue nombrado en 1885 capitán de puerto de Pisco. Posteriormente, tomó parte en la guerra civil de 1894-1895, identificándose con los ideales de Nicolás de Piérola. Incursionó en política con el Partido Demócrata fundado y dirigido por El Califa, siendo varias veces diputado por su tierra natal. Fue, sucesivamente, prefecto del Callao (considerado como el mejor prefecto del puerto por muchos años), de Piura (dos veces), de Cusco, de Junín, de Lambayeque y de Ica. También fue interventor fiscal del carguío del guano, organizando y reglamentando su explotación y transporte. Fue alcalde del distrito de La Punta, desarrollando una amplia y benéfica actividad local. Fue capitán de navío graduado desde julio de 1912, ascendiendo a capitán de navío efectivo en 1926 con Leguía.

Con fecha 14 de setiembre de 1921, fue nombrado ministro de Marina; al día siguiente, dirigió la siguiente nota de aceptación y agradecimiento:

> "Lima, 15 de setiembre de 1921
> Señor Doctor Germán Leguía y Martínez
> Presidente del Consejo y Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Policía
> Señor Ministro:
> Acuso recibo de su atenta comunicación de fecha 14 por la cual se sirve participarme que, a propuesta suya, he sido designado por el Señor Presidente de la República, para el desempeño de la Cartera de Marina.
> Convencido de los patrióticos anhelos que inspiran al Señor Presidente de la República, en orden al resurgimiento de nuestra gloriosa Marina, constante aspiración nacional y como miembro de ella, acepto gustoso el encargo, proponiéndome a coadyuvar con todos mis esfuerzos a la realización de esta obra.
> Agradezco sobremanera la prueba de confianza que recibo del Señor Presidente de la República y aprovecho la oportunidad para suscribirme de usted como su atento y seguro servidor.
>
> *RAMÓN VALLE RIESTRA".*

Al asumir tan alta e importante función, la revista *Variedades* le dedicó las siguientes palabras: "Es el comandante Valle Riestra uno de los marinos más experimentados entre los jefes navales de la antigua escuela y es de creer que su actuación al frente de la aún joven Cartera de Marina, ha de ser provechosa para las conveniencias de la Armada Nacional, que urge ya de una reconstrucción definitiva, pues a pesar de todas las propagandas

y de todos los anhelos patrióticos muy sanamente inspirados y algunas veces ardorosamente discutidos, no tenemos en la actualidad las fuerzas navales que nos son menester para afianzar la seguridad del país y sentirnos a salvo de agresiones y audacias internacionales. La institución naval ha recibido con beneplácito el nombramiento del comandante Valle Riestra y está decidida a secundarle en sus planes" (*Variedades*. Lima, 24 de setiembre de 1921, p. 1426).

Por su parte, la revista *Mundial*, que le hizo una cordial, amplia e interesante entrevista al conmemorarse el primer mes de asumir la Cartera, lo describió físicamente así: "El ministro de Marina tiene un aparente semblante severo. Es alto y delgado. La cara tostada por el sol se aviva con la inquietud de dos ojillos penetrantes y alborotados y se hace, a la vez, serena con la frente surcada de arrugas y las barbas y el bigote rasurados con minuciosa perfección. La cabellera casi totalmente encanecida y la sobriedad de la ropa contribuyen a dar carácter a la figura. Y como la voz es reposada y el ademán lento, es completa la impresión de que el ministro es un hombre ponderado, ecuánime y resuelto. Es un prodigio de voluntad y con una discreción invulnerable. Es un hombre que inspira confianza. De modales finos, de actitud recta y de expresada elocuencia, el ministro es un hombre sumamente cortés y afable. Un verdadero gentleman. Habla el inglés a la perfección y su lengua materna es depurada y sin giros toscos e impropios. Le agrada trabajar en equipo y es respetuoso de las ideas que le exponen tanto sus colaboradores americanos como nacionales. La presencia de nosotros en su despacho ni le sorprende ni le inquieta. Sabe bien que un periodista lo que persigue ante él es una entrevista y encara con resolución toda nuestra curiosidad. Otro hubiera buscado la pose conveniente y con voz hueca y sapiencia barata habría tratado de convencernos de las graves responsabilidades del cargo y de sus singulares condiciones de hombre público. Pero él no. De su amplio escritorio de trabajo –cuyo orden certifica su modo de ser– se adelanta a tendernos sonriente la mano y a brindarnos como si fuéramos antiguos amigos o viejos camaradas un asiento cercano al suyo".

Cuando el periodista le indaga sobre los proyectos a desarrollar durante la gestión que se está iniciando, el ministro contestó: "Si me pusiera a describirle mis planes, quizá sí caería en el lugar común de prometer mucho para luego no cumplir nada. Sepa usted sí, que aquí trabajamos todos con tesón y perseverancia, persiguiendo igual la reorganización y grandeza del poder

naval de la República. Todas aquellas cosas que no necesitan, sino buena voluntad, para ser hechas están cumpliéndose y produciendo los más apetecibles resultados. Poco a poco se irán viendo las mejoras y quién sabe si lleguen los triunfos a corto plazo". Entonces el periodista hizo referencia a la organización admirable de los servicios de la hidroaviación y, en particular, al funcionamiento impecable de la Escuela de Ancón. A lo que el ministro respondió: "Estén ciertos todos de que así es. No hay dependencia de la Marina que no funcione con igual exactitud, que no trabaje con perseverancia semejante, que no acuse, en fin, idéntico progreso y perfección. Estoy pronto a permitir a los periodistas que visiten los organismos que actúan bajo las órdenes del Ministerio de Marina para que de cerca y por su propia impresión constaten esa verdad" (*Mundial*. Lima, 14 de octubre de 1921, p. 2).

El comandante Valle Riestra permaneció en el Ministerio de Marina durante casi veinticuatro meses, hasta el mes de agosto de 1923 en que renunció por motivos de salud y tras una licencia de cerca de dos meses, la Cartera estuvo a cargo del ministro de Guerra, doctor Benjamín Huamán de los Heros, con el carácter de interino. Falleció en Lima el jueves 25 de octubre de 1928 a la longeva edad de 78 años. *El Comercio*, en su nota necrológica del día siguiente, escribió: "Ayer dejó de existir el capitán de navío don Ramón Valle Riestra, perteneciente a una antigua familia de expectable figuración en el país. Siempre se caracterizó por su sello de actividad y competencia en todos los múltiples e importantes cargos que le tocó desempeñar en el seno de su institución". En otras publicaciones encontramos, igualmente, datos de gran interés sobre su vida y su quehacer al frente del Ministerio de Marina (*Revista de Marina*, 1921; Paz Soldán, 1921; *Mundial*, 1921; Ortiz y Castañeda, 2007).

JUAN MANUEL DE LA TORRE

Como ya se dijo, al dejar el Ministerio de Marina el comandante Valle Riestra (18 de agosto de 1923), interinamente se hizo cargo, del mismo el entonces ministro de Guerra, el abogado y político piurano, Benjamín Huamán de los Heros (1878-1936), amigo de antigua data del presidente Leguía. Permaneció en el Despacho hasta el 7 de noviembre del mismo año; ese día, después del juramento de estilo, se hizo cargo del Ministerio el doctor Juan Manuel de la Torre que lo dirigió hasta el 4 de mayo de 1924; vale decir, durante casi un semestre (*Revista de Marina*, 1923, N° 6).

Nuestro personaje era un antiguo colaborador de Leguía, pues en su primera administración se había desempeñado exitosamente como ministro de Guerra y Marina cuando aún no

se había producido la separación de dicho Portafolio. Al ocupar el cargo de ministro de Marina en la fecha indicada (llamado por el mandatario), debió renunciar a la Prefectura del departamento de Arequipa en medio de múltiples manifestaciones de simpatía y afecto por la labor cumplida en la ciudad del Misti. Al respecto, el corresponsal del diario *El Comercio* de Lima escribió: "Todas las clases sociales de Arequipa quisieron tributar un homenaje de admiración y respeto al hábil funcionario público que, con acierto no superado, había desempeñado el primer cargo político de la localidad. Los mejores elementos sociales, las clases trabajadoras, las autoridades edilicias y el pueblo en general, sin previo acuerdo, acudieron presurosos a expresar sus parabienes y congratulaciones por su nueva gestión administrativa y su sentimiento de pesar por su alejamiento del departamento. Cuantas manifestaciones de aprecio se pueden tributar a un hombre público, le fueron pródigamente otorgadas al doctor Juan Manuel de la Torre. La sociedad de Arequipa le obsequió una valiosa tarjeta de oro y piedras preciosas, acompañada de un hermoso pergamino con miles de firmas de los oferentes, como una demostración de la viva simpatía con que habían visto su meritoria labor profesional. El Concejo Provincial de la misma ciudad le otorgó un diploma de honor y una medalla de oro como reconocimiento a su quehacer altamente patriótico y abnegado. La Sociedad Agrícola de Arequipa y la Cámara de Comercio, igualmente le hicieron entrega, antes de abandonar esta bella ciudad, de otra artística medalla de oro y un diploma de honor en que le expresaban su gratitud por haber contribuido con su influencia personal al desarrollo y bienestar de ambas instituciones. No creemos necesario insistir, en detalle, sobre otros múltiples homenajes de que se le hizo objeto a tan ilustre personalidad; los enunciados bastarían para que nuestros lectores se formen un aproximado concepto del valor moral de este ciudadano patriota y progresista" (*El Comercio*. Lima, 10 de noviembre de 1923).

OCTAVIO C. CASANAVE MUELLE

Sucesor del ministro Juan Manuel de la Torre fue el agricultor y comerciante chalaco Octavio Casanave, quien asumió la cartera el 5 de mayo de 1924, en vista de que su antecesor pasó a ocupar el Ministerio de Gobierno. Casanave permaneció en esa condición hasta el 11 de octubre del mismo año; o sea, durante apenas cinco meses. Era hijo del reputado periodista y político Ernesto Casanave, diputado que fue del Callao y que tanto trabajó durante toda su vida por el progreso de aquel puerto y de Mercedes Muelle, perteneciente a una de las familias más antiguas del

Perú. Nuestro personaje nació en el Callao y estudió allí en el colegio de Eugenio Álvarez Maza. Desde muy joven se dedicó a la agricultura y al comercio, sin mezclarse nunca en política. Formó parte y fue fundador de la Sociedad Agrícola Casanave Hermanos, liquidada en 1919. Se dedicó al cultivo algodonero y explotó el fundo Azcona.

Participó activamente en el autogolpe de Estado del 4 de julio de 1919 por su amistad personal con Augusto B. Leguía, hacia quien siempre profesó un sincero y leal afecto. El 12 de diciembre de ese año fue nombrado prefecto del departamento de Lima, dedicándose por completo a la reorganización de la policía y a combatir la delincuencia callejera. Igualmente, emprendió una tenaz y exitosa campaña contra el espionaje chileno establecido en Lima y Callao. Aquí el testimonio del diario *El Comercio*: "Al ser designado prefecto de Lima, el señor Casanave llevó a cabo una serie de campañas de bien social que se tradujeron en la extirpación de múltiples y arraigados vicios y anormalidades de los que ninguna autoridad se había preocupado anteriormente. Arrojó de nuestras calles a un sinnúmero de 'maquereau' y exigió de sus subalternos especial vigilancia para que se cumpliese fielmente la ley antialcohólica; combatió, asimismo, con singular constancia la venta y uso de las llamadas sustancias tóxicas; igualmente, efectuó una tenaz campaña contra el espionaje extranjero que actuaba libremente, logrando capturar a los principales espías de Chile, descubriendo así, todo un espléndido servicio de espionaje del país sureño; y, por último, reorganizó en forma por demás acertada los servicios administrativos y presupuestales de la mencionada Prefectura. Nadie ignora que el señor Casanave fue un esforzado y constante partidario de la reorganización de los servicios policiales, lo que le valió su nombramiento como delegado del Perú en la Conferencia Internacional de Policía que se llevó a cabo en Nueva York en 1923".

Al dejar el Ministerio de Marina en 1924, Casanave se retiró a la vida privada para retomar sus antiguas actividades agrícolas y comerciales (Paz Soldán, 1921; *Revista de Marina*, 1924; Barreto y Fuente, 1928).

FERMÍN MÁLAGA SANTOLALLA

Ingeniero civil y minero de profesión, asumió el Despacho de Marina el 12 de octubre de 1924 y permaneció en él hasta el 19 de junio del año siguiente. Su designación como tal fue saludada por la *Revista de Marina* del siguiente modo: "*La Revista de Marina* al saludar al nuevo dirigente de la Armada Nacional hace votos porque su actuación al frente de la institución



Comisión de oficiales que propusieron al Presidente Leguía la creación del Ministerio de Marina: Juan M. Ontaneda, Julio Goicochea, Tomás Pizarro, Manuel Faura y Alejandro Vinces. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

LOS MINISTROS DE MARINA DEL



Doctor Lauro A. Curletti Valdés.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*.
1º de octubre 1920).



Capitán de navío Ramón Valle Riestra Zela.
(Óleo en la Municipalidad de La Punta).



Ingeniero Fermín Málaga Santolalla.
(*Ariel: Revista Mensual Ilustrada,* Nº 1-2,
mayo-junio 1927).



Contralmirante Juan Manu
(Fotografía de Gustavo A
en la Escuela Nava



Doctor Arturo Rubio.
(*Ariel: Revista Mensual Ilustrada* N° 1-2,
mayo-junio 1927).



Doctor Arturo Nú
(Archivo fotográfico
Estudios Histórico-Mar

PRESIDENTE AUGUSTO B. LEGUÍA



Señor Juan Manuel de la Torre
(Archivo fotográfico del Instituto de
Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Señor Octavio Casanave Muelle.
(Barreto y Fuente: *Diccionario biográfico.*
Lima, 1926, T. 1).



Manuel Ontaneda Vallejo.
stavo A. Quispe Márquez
a Naval del Perú).



Doctor Celestino Manchego Muñoz.
(Barreto y Fuente: *Diccionario biográfico*.
Lima, 1926, T. 1).



ro Núñez Chávez.
ráfico del Instituto de
co-Marítimos del Perú).



Contralmirante Augusto Loayza Mosquera.
(Archivo fotográfico del Instituto de
Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Señor Miguel Grau,
Senador por el Callao.



Dr. Juan A. Portella,
Senador por Lima.



Dr. Eduardo C. Basadre,
Diputado por Tambopata y Manu.



Alberto Secada,
Diputado por el Callao.



Juan B. Cobián,
Diputado por Yauli.



Ernesto Devescovi,
Diputado por Lima.

Parlamentarios que gestaron y apoyaron la Creación del Ministerio de Marina.
(*El Perú en el Primer Centenario de su Independencia*. Berlín, 1922).

naval sea beneficiosa, como es de esperar de tan prestigioso profesional que ha probado en anteriores puestos públicos sus dotes de patriotismo, competencia y laboriosidad". Por su parte, la Sociedad de Ingenieros, a la cual pertenecía el flamante ministro, le ofreció un ágape del que fue su oferente el presidente de la entidad, ingeniero Luis E. Olazábal. En el discurso de homenaje expresó lo siguiente: "Cumplo el deber gratísimo de expresaros la complacencia con que vuestros compañeros de la Sociedad de Ingenieros os han visto entrar al desempeño del Ministerio de Marina. Vais a alternar vuestra ilustrada labor parlamentaria con la tarea administrativa, en la que vuestras cualidades de inteligencia, de ilustración y de carácter darán óptimos frutos. Dirigiréis las labores de los marinos del Perú, cuyo primer mandamiento es el honor, vos señor Málaga a quien todos señalamos como el caballero sin mancha y sin tacha. Los ingenieros que tenemos con los marinos la afinidad científica de nuestros estudios y la patriótica de nuestros ideales, vemos con gran satisfacción que uno de los más altos exponentes de nuestra profesión, apartándose por un momento de su trabajo diario de hacer patria próspera, lleve a través de nuestra Marina de Guerra el viejo anhelo de tener un país pródigo y fuerte. Señores: brindemos porque la labor diaria de los marinos de hacer un Perú robusto colme el anhelo de los ingenieros y porque la labor diaria de los ingenieros de hacer un Perú desarrollado colme la aspiración de todos. Brindemos, señores, por el ingeniero Málaga Santolalla, llamado hoy a hacer de nuestra Nación un espacio de oportunidades para todos".

El ingeniero Málaga Santolalla contestó en los siguientes términos: "Agradezco sinceramente esta prueba de cariño con que la Sociedad de Ingenieros ha querido honrarme una vez más. Bien sé que cuento no solo con vuestra bondadosa simpatía, sino que también contaré cuando sea necesario con vuestro ilustrado y valioso concurso. Con los marinos tenemos los ingenieros, como muy bien lo habéis dicho, el doble vínculo de la afinidad científica de nuestros estudios y de nuestras patrióticas aspiraciones; me siento feliz de que el desempeño en el Ministerio de Marina me de la oportunidad de estrechar los vínculos entre la Sociedad de Ingenieros y la Armada Nacional y contando con el valioso concurso de ambas instituciones, confío en que mi paso por ese Despacho no será estéril. Nuestra gloriosa Marina de Guerra, que no obstante la deficiencia de sus elementos de defensa, supo asombrar al mundo entero con las heroicas hazañas de Angamos y de Arica, se está adaptando ahora a los adelantos modernos, y, podéis estar seguros, de que ella durante la paz, se ocupará del

levantamiento de nuestra carta marítima, del perfeccionamiento de la fluvial y de cuanto dentro de su esfera de acción contribuya al engrandecimiento de la Patria, y que en caso de guerra, ya no se repetirán los desastres del 79 y será la Marina la que impida que nuestro territorio vuelva a ser hollado por planta extranjera. Brindemos, señores, por la prosperidad de la Sociedad de Ingenieros y de nuestra Armada, y por los estrechos vínculos que deben unir a ambas instituciones" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1924, año IX, N° 6).

Pero ¿quién era este personaje de tanto prestigio profesional, personal y económico? Ingeniero civil y minero, Fermín Málaga Santolalla nació en Cajamarca el 21 de julio de 1869 durante el gobierno del progresista limeño José Balta Montero. Era hijo del doctor Eleodoro Málaga, fiscal de la Corte de dicha ciudad, y de Mercedes Santolalla Iglesias, pariente del general Miguel Iglesias. Estudió en el Colegio Nacional de San Ramón de esa localidad y en el Liceo Peruano de Lima. En 1884, a la temprana edad de 15 años, inició sus estudios profesionales en la Escuela Nacional de Ingenieros de Lima, obteniendo su título de Ingeniero Civil y de Minas en 1893. De inmediato, empezó a trabajar en la mina Santa Lucía de Hualgayoc, desempeñando en los años sucesivos una provechosa e intensa actividad minera en distintos puntos del país (Cajatambo, Santiago de Chuco, Cajabamba, etc.). En todos ellos corrigió los defectos de las plantas de lixiviación (del cual era especialista), contribuyendo así a mejorar el rendimiento en la extracción de la plata de los minerales sulfurosos y con un costo menor. Por su gran experiencia, su opinión fue inestimable en 1910 cuando se pronunció contra las obras del ferrocarril que uniría Lima con Huacho; gracias a su aporte, los representantes del gobierno de Leguía (primera administración) modificaron el contrato con la empresa North Western Railway of Peru Limited.

En 1903 fue elegido diputado por la provincia de Cajabamba, siendo nombrado dos años después primer secretario de su Cámara. Fue presidente de las Comisiones de Hacienda y Ferrocarriles hasta la última legislatura del indicado año. Mantuvo la representación de Cajabamba de manera ininterrumpida hasta el final del Oncenio. En esa condición, se destacó por sus múltiples proyectos de carácter regional. Fue ministro de Fomento (setiembre de 1912-junio de 1913) durante la breve administración del presidente Billinghurst. Entonces se iniciaron los trabajos del ferrocarril de Lima a Lurín, se terminaron y se inauguraron la del divisor de La Puntilla en el departamento de Lambayeque, y los del mejoramiento del agua potable de esta capital norteña.

Logró también la aprobación de la Ley General de Irrigaciones de enorme trascendencia posterior para el agro nacional; asimismo, la Ley de Colonización. En diciembre de 1913 fue comisionado por el gobierno de dicho mandatario para acompañar en la exploración de los puertos del sur al famoso ingeniero holandés, Jacobo Kraus, para estudiar las obras portuarias de Mollendo, Camaná, Matarani e Islay.

Durante el prolongado régimen leguiísta (1919-1930) nuestro personaje fue, además de ministro de Marina, ministro de Guerra (20 de julio de 1925-27 de julio de 1928). En el primer caso, aplicó un vasto programa de mejoramiento técnico-naval (adquisición de los primeros submarinos *R*, construcción de la Base Naval de San Lorenzo, transformación de la fragata *Elizabeth* en depósito de petróleo y el cambio del sistema de combustión de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, modernización de los reglamentos de instrucción, ordenamiento administrativo, etc.). A la caída de Leguía, se apartó de la actividad política, consagrándose a sus labores profesionales en la Negociación Fermín Málaga Santolalla e Hijos que había fundado en 1918 y de la cual era su gerente general. Se dedicó a la explotación del tungsteno a gran escala en las minas de Pasto Bueno y Tamboras; por su enorme fortuna merced a este mineral, se le llamó entonces el "Rey del Tungsteno". También fue gerente general de la Sociedad Agrícola y Ganadera de Chucaya. Fue presidente de la Sociedad de Ingeniería (1921), de la Sociedad Geológica y vicepresidente de la Sociedad de Ingenieros del Perú. También miembro distinguido de la Sociedad Geográfica de Lima, de la Sociedad Nacional de Minería y del Instituto Técnico e Industrial del Perú. Fue autor de numerosos trabajos sobre la minería en los departamentos de Ancash, La Libertad y Cajamarca, publicados por el Cuerpo de Ingenieros de Minas y Aguas, del cual fue uno de sus principales colaboradores. En 1918 presidió la Comisión de Carbón y Petróleo en el Congreso Nacional de la Industria Minera realizado en Lima, presentando como contribución un interesante estudio titulado "El carbón en el Perú", que fue por mucho tiempo el más completo en su género. Fue autor de la "Monografía Geográfica y Estadística del Departamento de Cajamarca" con detallados e inéditos datos sobre esa importante localidad andina. Falleció en Lima el 25 de setiembre de 1964 durante el primer gobierno del arquitecto Fernando Belaunde Terry. Tenía entonces 95 años de edad (Paz Soldán, 1921; *Revista de Marina,* 1924; Milla Batres, 1986; Tauro, 2001; Basadre, 2005).

CELESTINO MANCHEGO MUÑOZ

Nació en 1887 en el distrito de Córdova, provincia de Castrovirreyna (Huancavelica). Fueron sus padres Froylán Manchego y María Cruz Muñoz, naturales del lugar. En 1913, a los 26 años de edad, incursionó en el quehacer político nacional al ser elegido diputado por su provincia, cargo que más tarde desempeñaría varias veces de manera exitosa. Al año siguiente, el Concejo Provincial de Huancavelica lo nombró su delegado ante la Junta Departamental de Lima, de la que fue su vicepresidente. En este mismo año (1914) se recibió de abogado en la Universidad de Arequipa, después de presentar una brillante tesis titulada "La descentralización electoral" y en la que sostenía la conveniencia y ventajas que para el acto electoral tenía el que la Corte Suprema revisase los procesos. En 1916 se hizo cargo de la alcaldía de Huancavelica, mejorando el ornato y la higiene de la ciudad andina. Un año después, fue elegido nuevamente diputado, presentando interesantes proyectos de ley en torno al voto de la mujer, entre otros. En 1918 encabezó en su provincia natal la campaña política a favor de la candidatura presidencial de Augusto B. Leguía. Como integrante de la Asamblea Constituyente su labor fue descollante. Contribuyó a la organización política de la nación y como miembro de la Comisión de Plebiscito defendió con habilidad su interesante proyecto sobre el sufragio femenino. Instalado nuevamente el Parlamento Nacional, fue elegido miembro de la Comisión de Presupuesto y, posteriormente, presidente de la Comisión de Legislación. Ocupó la vicepresidencia de su Cámara. En 1924 sostuvo una encendida polémica con el doctor Manuel Vicente Villarán sobre la reelección presidencial. El 29 de junio de 1925 juró como ministro de Marina. Aquí el testimonio de la *Revista de Marina* de mayo-junio de ese año: "El 29 de junio, prestó juramento de ley el Senador de la República, doctor Celestino Manchego Muñoz, designado por el Presidente de la República para asumir el cargo de Ministro de Estado en el despacho de Marina. La *Revista de Marina*, interpretando el sentir del Cuerpo General de la Armada, se congratula de la acertada designación recaída en el doctor Manchego Muñoz, el que por su capacidad y acendrado patriotismo en el manejo de la cosa pública, sabrá dirigir con brillantez las orientaciones modernas de la Armada Nacional, continuando así las labores de su ilustre antecesor".

Días después (3 de julio), el periodista de la revista *Mundial* le hizo las siguientes preguntas:

- "¿Cuál es, según su criterio, el más alto ideal patriótico de la Marina Nacional?

- Convertir a la Nación en una potencia naval de primer orden. Pero, como el Perú, por hoy, no puede realizar esa noble aspiración, nuestro ideal patriótico debe reducirse, en la hora presente, a colocar a la Armada en condiciones de hacer eficaz la defensa nacional, mientras se sientan las bases de su futuro engrandecimiento.
- Acorde con ello, ¿cuál será el programa de su labor ministerial?
- Dedicar preferente atención a los centros de enseñanza. La Escuela Naval y la Escuela de Hidroaviación del Perú, deben poseer el alto nivel de los primeros centros de su género en el continente. Nuestras Escuelas no deben ni tienen porqué ser inferiores a los de ningún otro país. En cultura profesional, debemos estar a la altura de las naciones más adelantadas. Esta aspiración es realizable. Necesitamos seleccionar maestros, continuar implantando los últimos métodos y, sobre todo, renovar constantemente la enseñanza, de acuerdo siempre con los nuevos descubrimientos de la ciencia naval. Los elementos básicos de la Marina son: la capacidad profesional y el culto fervoroso a los héroes y a las glorias de nuestra institución. Las unidades navales pueden improvisarse, su adquisición está subordinada al factor económico. En cambio, la capacidad profesional y el culto al deber y al honor, no se improvisan: son el resultado de un largo proceso de preparación. Por eso, hay que dedicar especial cuidado a la enseñanza. Con satisfacción patriótica declaro que, actualmente, tenemos marinos cuya ilustración y virtudes hacen honor al país. La defensa de nuestro extenso litoral reclama urgentemente incrementar nuestros elementos navales. Procuraré, en mi gestión ministerial, de acuerdo con los propósitos patrióticos del Presidente de la República, satisfacer el anhelo nacional de adquirir nuevas unidades, conforme lo permitan nuestros recursos. Obra de necesidad inaplazable es una Estación Naval, cuya ejecución trataré de llevar a cabo en el plazo más breve. Mi programa ministerial se reduce a impulsar la Marina de Guerra en sus múltiples aspectos.
- ¿Cree necesaria la continuación de la Misión Naval Americana?
- Sí, porque ella realiza labor útil y provechosa. Su benéfica acción se deja ya sentir en importantes reformas de la enseñanza naval y en la organización de nuestros servicios.
- ¿En qué estado se encuentran las unidades navales y cuál es el plan de su incremento?
- Se encuentran en estado satisfactorio. En el crucero *Almirante Grau*, se han introducido reformas sustanciales

que le permiten aumentar su radio de acción. Por ejemplo, su velocidad ahora es de veinticuatro nudos y tres octavos; es decir, superior a la que tenía hace dieciocho años cuando salió de los astilleros. Dentro de breves días se le someterá a una prueba oficial para comprobarlo. El *Coronel Bolognesi* está, actualmente, en reparación. Las demás unidades se encuentran en buenas condiciones. La Flotilla de Loreto ha sido reparada recientemente. En cuanto al plan naval de incrementar la Armada, la discreción me aconseja no referirme a él".

Poco antes de concluir su gestión al frente del expresado Ministerio, el diario *El Comercio* escribió comentando la labor del ministro lo siguiente: "La designación del doctor Celestino Manchego para desempeñar la Cartera de Marina, no pudo ser más acertada, pues en ella viene desarrollando una labor muy meritoria en beneficio de una de las más gloriosas instituciones nacionales. Inteligentemente secundado por la Misión Naval Americana, todas sus iniciativas y proyectos tienden a mejorar la actual condición de nuestra Armada, pudiendo aseverarse que en la actualidad se encuentra en un admirable pie de eficiencia con relación a sus modestos medios. En su carácter de Ministro de Marina, ha llevado a cabo importantísimas obras en la isla de San Lorenzo par el establecimiento de una moderna y bien dotada base para submarinos.

Al dejar el Despacho de Marina, Manchego Muñoz juró como ministro de Gobierno y de Fomento, respectivamente. En este último cargo, en 1928 pronunció el discurso elogioso "Augusto B. Leguía, forjador de la grandeza del Perú", al hacerle entrega de los álbumes que el cuerpo directivo de su Portafolio le preparó como homenaje a la labor realizada durante los nueves años al frente de la "Patria Nueva". Como parlamentario, fue vicepresidente y, después, presidente de la Cámara de Diputados. También fue senador de la República. Formó parte del Comité Central Directivo del Partido Democrático Reformista de procedencia palaciega. Al derrumbarse el Oncenio, se dedicó al ejercicio de su vida profesional y a la enseñanza universitaria. Falleció en 1968 a los 81 años de edad (*Revista de Marina*, 1925; Reaño, 1928; Basadre, 1971).

ARTURO RUBIO

Estudió su secundaria en el Colegio Nacional Nuestra Señora de Guadalupe, cuando ejercía su dirección el prestigioso educador Sebastián Lorente. Concluidos sus estudios, postuló e ingresó a la Universidad Nacional Mayor de San Marcos para seguir Letras

y Jurisprudencia. Recibido de abogado, ejerció su profesión en el estudio del doctor Mariano Nicolás Valcárcel, prominente jurista y político radicado en Lima. Fue, sucesivamente, juez, agente fiscal, adjunto del relator y secretario del Ilustre Colegio de Abogados de Lima. En 1909, durante la primera administración de Leguía, inició su vida parlamentaria en la Cámara de Diputados como representante de la provincia de Chachapoyas. Fue diputado durante un prolongado periodo de 17 años sin interrupción alguna, siendo secretario de su Cámara en dos oportunidades. Asumió el Despacho de Marina el 28 de setiembre de 1926 y permaneció en él hasta el 12 de diciembre del año siguiente.

Su arribo a dicho Ministerio sucedió de la siguiente manera. Como consecuencia de la renuncia formulada por el ministro de Relaciones Exteriores, doctor César A. Elguera, quien lanzó su candidatura a la senaduría vacante por Lima, se originaron cambios en el seno del Gabinete que presidía el doctor Alejandrino Maguiña. El doctor Pedro José Rada y Gamio, que desempeñaba el Ministerio de Fomento, pasó al frente de la Cancillería y el doctor Celestino Manchego Muñoz, que tenía a su cargo la cartera de Marina, pasó a ejercer la de Fomento, reemplazándolo en la de Marina el diputado por Chachapoyas, doctor Arturo Rubio. La ceremonia de juramentación de los citados ministros –escribió la revista *Variedades* en su edición del 2 de octubre de 1926– se realizó en Palacio de Gobierno, "ante el Presidente de la República y con la concurrencia de una considerable cantidad de invitados".

ARTURO NÚÑEZ CHÁVEZ

Político arequipeño nació el 6 de diciembre de 1890. Fueron sus padres el doctor Juan José Núñez y María Chávez, pertenecientes a las más antiguas y prominentes familias de la ciudad del Misti. Inició sus estudios en el Colegio San José (jesuitas) y, luego, en el Colegio Nacional de la Independencia Americana (1903-1905). En 1908, a los 18 años de edad, ingresó a la Universidad Nacional de San Agustín, en la cual se recibió como abogado cinco años después; más tarde optó el grado de doctor en Jurisprudencia y Ciencias Políticas en la misma institución educativa. Cuando en los años 1909 y 1910 se temió que estallase un conflicto armado con Bolivia y Ecuador, respectivamente, nuestro personaje, que era alumno de la expresada Universidad, abandonó precipitadamente sus estudios y se enroló en las filas del Ejército para servir como voluntario.

De retorno a las aulas universitarias, fue secretario del primer Centro Universitario que por entonces se formó. Se trasladó a Puno, y allí empezó su ejercicio profesional. En 1915 fue elegido diputado por la provincia de Azángaro, iniciando una larga y

fecunda trayectoria política. Actuó en su Cámara con el grupo de oposición al presidente José Pardo, caracterizándose por su no disimulado espíritu combativo. Una publicación de la época lo describe así: "Personaje de carácter altivo, temperamento fuerte y patriota de verdad". En 1918 fue elegido secretario de su Cámara; al poco tiempo formó parte del Comité Central de Lima que, dirigiéndose a diversos puntos del territorio, hizo labor proselitista en favor de la candidatura presidencial de Augusto B. Leguía. En esa condición, regresó a su terruño para coordinar las acciones de apoyo al autogolpe del 4 de julio de 1919. Se apoderó de la Prefectura de Arequipa.

Convocada la Asamblea Nacional, fue elegido diputado por su ciudad natal. Entre 1922 y 1923 se desempeñó como alcalde de Arequipa. Posteriormente, fue elegido diputado por Andahuaylas (1924-1930). Fue miembro conspicuo del Partido Democrático Reformista vinculado a Palacio de Gobierno. Estuvo al frente del flamante Ministerio de Marina y Aviación entre 1928 y 1929. El 6 de diciembre de 1928, al conmemorarse su onomástico número 38, fue objeto de un cálido homenaje por parte de la institución naval. "Los Jefes Superiores de las distintas dependencias, así como los empleados civiles del Ministerio de Marina, le ofrecieron una champañada en el local ministerial, brindándose por la labor que viene realizando por el progreso de la Marina de Guerra y por su bienestar propio", comentó la *Revista de Marina* en su edición de noviembre-diciembre de ese año. Al caer Leguía, fue perseguido y deportado a Panamá donde permaneció durante varios años. A su regreso, radicó en Arequipa alejado de toda actividad política. Falleció el 23 de agosto de 1953 cuando gobernaba el general Manuel A. Odría (Barreto y Fuente, 1926; Reaño, 1928; Tauro, 2001).

AUGUSTO LOAYZA MOSQUERA

Fue el último ministro de Marina que tuvo el Oncenio. Nació en Lima el 1° de setiembre de 1866, durante el año del glorioso Combate del Dos de Mayo. Era hijo de Miguel Loayza y Carmen Mosquera. Cuando estalló la guerra con Chile era alumno de la Escuela Preparatoria Naval. En 1885 recibió el título de guardiamarina y fue embarcado en el vapor *Perú*, pasando a navegar en buques mercantes dos años después. Sirvió en el *Lima*, *Chalaco* y *Santa Rosa*. En 1907 fue segundo comandante del *Iquitos* y al año siguiente formó parte de la Comisión Hidrográfica, entidad representativa y de suma actividad en su época. Durante el primer gobierno de Leguía, fue intendente general de Marina; posteriormente, director de operaciones,

comandante general de la División Naval, director de personal y, finalmente –como ya se dijo– director general de Marina (en el segundo gobierno de Leguía). A raíz de este último nombramiento, la revista *Mundial* escribió: "El comandante Loayza es hoy uno de los más antiguos y meritorios jefes de la Armada y goza de gran prestigio en el Cuerpo Naval por sus honrosos antecedentes, así como por su espíritu inteligente y laborioso. Fundador de la Oficina de Administración de Marina en el anterior periodo del actual mandatario, estableció la Intendencia General, preparando su reglamentación y dirigiéndola en varias ocasiones. Durante el gobierno del general Óscar R. Benavides, fue comisionado para reorganizar y reglamentar el Estado Mayor General de Marina. Se le encomendó también elaborar el proyecto de Ley Orgánica de la Marina que, con ligeras modificaciones, será sometido al Congreso Nacional próximamente. Debido a su vasta experiencia administrativa y a sus excelentes cualidades organizadoras, con el hábil concurso de los distinguidos jefes a sus órdenes, la Dirección General de Marina funciona con toda regularidad y sus iniciativas que tienden al progreso y engrandecimiento de la Armada, van sustentándose sobre bases de orden y estabilidad".

El 3 de enero de 1923 fue ascendido a capitán de navío efectivo. Ascendió a contralmirante en 1926 a la mitad del régimen leguiísta. Tres años después (el 6 de mayo de 1929) asumió la jefatura del flamante Ministerio de Marina y Aviación, con el juramento respectivo. Aquí el testimonio de la *Revista de Marina* en su edición de mayo-junio de 1929: "Con fecha 6 de mayo del presente año, se hizo cargo del Ministerio de Marina y Aviación el contralmirante Augusto Loayza Mosquera, razón por la cual ha sido muy felicitado por sus compañeros de armas, quienes ven en él un entusiasta colaborador del resurgimiento de la Marina de Guerra Nacional". Falleció en Lima el 23 de mayo de 1935 a los 69 años de edad (*Mundial*, 1930; *Variedades*, 1930; Ortiz y Castañeda, 2007).

Con el contralmirante Loayza se cerró, pues, el ciclo de aquellos ministros de Marina (incluyendo a quienes lo hicieron transitoriamente entre ministro y ministro, como fue el caso de los doctores Alberto Salomón y Benjamín Huamán de los Heros ya anotados) que se sucedieron durante el dilatado Oncenio. Unos permanecieron un tiempo, relativamente prolongado en el cargo, mientras que otros tuvieron una presencia efímera. Unos fueron elogiados por su sobresaliente labor, en cambio otros merecieron críticas por su magro accionar. Unos sobresalieron por su total y plena identificación con la institución naval, mientras que otros carecieron de esta indispensable actitud. Lo cierto es que, a la luz

de la documentación e información pertinentes, puede concluirse con las siguientes afirmaciones:

a. Que fue excesivo el número de ministros que entonces se sucedieron (1919-1930), atentando contra la conformación de una política continua e ininterrumpida de carácter institucional. Lo ideal hubiese sido (dada su reciente creación) que la Cartera hubiese recaído solo en uno o dos ministros y no en el número desmesurado (diez, sin contar a los interinos) que hemos detallado.
b. Que predominó el número de ministros civiles, cuando la lógica de la realidad aconsejaba (por la razón antes expuesta) que la institución naval hubiese sido dirigida desde el comienzo hasta el final por personas provenientes del sector que, supuestamente, no solo tenían un cabal conocimiento de su problemática, sino también una total y absoluta identificación con ella.
c. Que, afortunadamente, se tuvo el tino de contratar a la Misión Naval Americana que, con todos los excesos que pudo cometer, sacó adelante a nuestra Marina de Guerra en casi todos los ámbitos de su incumbencia, como veremos más adelante.
d. Que, en paralelo a este valioso soporte extranjero, es menester, igualmente, subrayar el permanente y decidido apoyo de los jefes y oficiales peruanos que colaboraron con los diferentes ministros desde la ubicación a la que fueron asignados.

4. LAS ULTERIORES REORGANIZACIONES EN LA ESTRUCTURA DEL MINISTERIO DE MARINA

Tal como era lógico y presumible que así ocurriera (por tratarse de una institución nueva), al poco tiempo de su creación el flamante Ministerio sufrió sucesivos y graduales cambios tanto en su estructura organizativa, como en sus funciones y proyecciones. En efecto, conforme se fueron creando nuevas dependencias o ampliando su radio de acción administrativa, su organización no solo fue haciéndose más compleja, sino que también aparecieron nuevos y distintos servicios que atender, ampliándose de esta manera su cobertura y proyección institucional. Aunque también, ocurrieron situaciones en sentido contrario; vale decir, que se redujeron o anularon dependencias que no se ajustaban a la realidad del momento. Así, al vaivén de estas naturales fluctuaciones, se fue configurando el aparato administrativo que perviviría por varios

decenios al interior del Ministerio en mención. Pero ¿cómo se forjó esta nueva organización y cuáles fueron sus más significativas implicancias para la institución naval?

Recordemos que cinco fueron las direcciones con las que el Ministerio de Marina inició sus actividades en octubre de 1919: Capitanías, Material, Personal, Sanidad y Administración[23]. Tiempo después –y merced en gran medida a la acción de la Misión Naval Americana– las transformaciones empezaron a ejecutarse de manera integral. Por ejemplo, a través de los Decretos Supremos de fecha 17 de enero de 1921 y 26 de setiembre del mismo año, se efectuaron las primeras modificaciones tendientes a simplificar, dinamizar e impulsar el quehacer de las indicadas direcciones en función de los requerimientos reales de la institución en su conjunto. Por el primero de los citados dispositivos, se creó el Estado Mayor General de Marina en reemplazo –como ya se dijo– de la Dirección General de Marina; la iniciativa –según documentación oficial de la época– correspondió al capitán de navío Frank B. Freyer, primer jefe de la expresada misión. También –dice el contralmirante Jorge Parra del Riego (1998)– se creó la División Naval que comprendía todas las unidades de la llamada "Fuerza del Pacífico" con su respectivo Comandante General.

Sobre la jefatura del Estado Mayor General de Marina, en su *Memoria* de 1922 presentada al Congreso Nacional, el ministro Ramón Valle Riestra manifestó: "El cargo más importante y clave para llevar a cabo las reformas institucionales, ha sido el del Jefe del Estado Mayor General de Marina, cuya función es asesorar al Ministro en los asuntos técnicos y administrativos, así como controlar las operaciones de la División Naval y las direcciones de la Marina en general". A tenor de este testimonio, puede afirmarse que el Jefe del Estado Mayor General de Marina estaba encargado de las operaciones navales y aeronáuticas, la preparación de reglamentos y del plan de adquisiciones de nuevos equipos, naves y armamentos. Sus órdenes debían ser consideradas como emanadas del mismo ministro de Marina. En pocas palabras –dice Laguerre (2015)– era la máxima autoridad institucional.

Con este cambio sustancial, el nuevo organigrama –según el citado Parra del Riego (1998)– quedó conformado así:



Por otro lado, hay que expresar que con fecha 28 de marzo de ese año 1921 (al amparo del primeros de los decretos mencionados) se nombró una Comisión conformada por los capitanes de navío Juan B. Cobián (que la presidió) y Eduardo Hidalgo (ambos en situación de retiro), el capitán de fragata James A. Bull (director de Administración), el capitán de corbeta Federico Díaz Dulanto (que actuó como secretario) y el contador Juan A. Ruillón, con el propósito de realizar un estudio específico de lo actuado por la Dirección de Administración y Contaduría en el pasado inmediato. Ello incluía: revisión de los libros contables, comprobación de todas las existencias y verificación "del debe y haber de todas las compras que se han efectuado hasta la fecha" (Garaycochea, T. 2). Cumplido su cometido (durante cinco meses de intenso trabajo), se dio por concluida la labor de dicha Comisión "debiendo los miembros que la componen cesar en sus funciones como tales".

Sin embargo, con el segundo Decreto Supremo mencionado (de fecha 26 de setiembre) el afán reformista adquirió un carácter mucho más ambicioso y de mayor cobertura: llevar a cabo la reorganización general de los servicios de la Marina en cuanto a su administración y a su personal; es decir "cubrir todos y cada uno de los sectores o áreas de la institución". Para tal efecto, se nombró una nueva Comisión de alto nivel presidida por el jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante Frank B. Freyer e integrada por el Comandante General de la Escuadra, capitán de navío Augusto Loayza; por el Director de la Escuela Naval, capitán de navío Charles G. Davy; por el Director General de Personal, capitán de fragata Juan Althaus; y por el Secretario del Estado Mayor, capitán de fragata Ernesto Salaverry (*Revista de Marina*, 1923, N° 2, p. 234). El texto del indicado Decreto Supremo fue el siguiente:

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Considerando:

Que es necesario simplificar la organización del Ministerio de Marina;

Decreta:

Art. 1°.– La Dirección y Administración de la Marina se ejercerá por intermedio del Estado Mayor General, el cual tendrá bajo su inmediata dependencia:

1°.– Una Dirección de Personal

2°.– Una Dirección de Material

3°.– Una Dirección de Administración

Estado Mayor General

Art. 2°.– Derivando del Ministerio de Marina la autoridad del Jefe del Estado Mayor, las órdenes que este último imparta o las que envíe a las fuerzas navales, direcciones, buques y otras dependencias de la Armada, se considerarán emanadas del Ministerio del Ramo y tendrán toda la fuerza y el efecto de tales.

Art. 3°.– El Jefe del Estado Mayor General asesorará al Ministro; tendrá intervención en todos los asuntos referentes a la Marina; asistirá a los acuerdos supremos; y desempeñará las funciones que el artículo 4° de la ley de agosto de 1872 señala al Director General del Ramo.

Art. 4°.– Tanto la correspondencia y los demás asuntos y materias que requieran la acción del Ministro de Marina serán presentados a este por conducto del Jefe del Estado Mayor General. Dicho Estado Mayor se encargará:

a. de la Dirección de todos los asuntos tácticos y estratégicos; adiestramiento, operaciones navales y servicio aeronáutico;
b. De la preparación de los reglamentos y de los medios de hacerlos cumplir; de las Órdenes Generales, Órdenes del Día, Circulares, Códigos y Claves;
c. De la correspondencia general y confidencial del Ministerio; Archivo y Mesa de Partes, Registro y tramitación de expedientes; cifra y versión de mensajes;
d. Del servicio general de informaciones.

Art. 5°.– El Estado Mayor General de Marina informará ante el Ministro acerca del plan de adquisiciones navales y demás armamentos, de las reparaciones que alteren el valor militar de los buques, del establecimiento de las bases navales, reservas de armamentos, municiones y pertrechos y depósitos de combustibles.

Art. 6°.– Sus auxiliares serán dos Jefes de Marina de alta jerarquía, los que, atendiendo a su clase o antigüedad, ejercerán las funciones del Jefe del Estado Mayor en los casos de impedimento o ausencia.

Dirección de Personal

Art. 7°.– La Dirección de Personal se encargará de todo lo relativo al personal de la Armada, tanto superior como subalterno, técnico o civil, inclusive.

a. La expedición, el registro y la ejecución de las órdenes del Ministerio o cualesquiera de los oficiales de la Marina;
b. Las solicitudes personales, los cuadros de mérito, ascensos, exámenes, retiro, traslaciones, etc.; y la situación de los oficiales generales, superiores y subalternos, con respecto a la ley;
c. El adiestramiento y la educación del personal de las escuelas, estaciones y buques destinados a dicho objeto;
d. Los reclutamientos, destinos y ascensos, y el licenciamiento del personal subalterno, conscriptos y reservistas;
e. La custodia y cuidado de las hojas de servicios de todos los oficiales, clases y marineros;
f. La preparación del escalafón de la Marina, para su publicación anual.

Art. 8°.– Los asuntos e informes, que sobre disciplina militar, recompensas, castigos, justicia militar, enjuiciados de Marina y Consejos Navales de Investigación, estudiare o emitiera la Sección del Personal, serán sometidos por el director de la misma al conocimiento y la decisión del Ministro.

Art. 9°.– La Dirección de Personal se encargará de todo lo relacionado con la higiene y la sanidad de Marina; de la organización, el funcionamiento y control del servicio de sanidad y del dental de los hospitales, buques y dependencias de la Armada o las medidas que deben tomarse en caso de epidemia, guerras y campañas; de las estadísticas sanitarias; de los análisis de laboratorio; de los informes sobre adquisición de medicinas, instrumentos y otros artículos sanitarios; de la tramitación de la

correspondencia referente a la reglamentación de las condiciones físicas del personal por admitir en la Marina, y del retiro de los oficiales por incapacidad física; de la asistencia médica profesional en los buques y aún en las casas de los oficiales; y de la inspección de las condiciones sanitarias de los cuarteles y otros lugares habitados por el personal.

Art. 10°.– Esta sección se encargará, asimismo, de todo lo relativo al personal de las Capitanías, de la Marina Mercante y de las Industrias Marítimas de la República; de la preparación y cumplimiento de los Reglamentos que les conciernen; de la expedición de títulos, registro y escalafones de oficiales de la Marina Mercante; y del control de los enganches que se practiquen en el servicio de los buques de las mismas.

Dirección de Material

Art. 11.– La Dirección de Material se encargará de todo lo relativo al diseño, construcción, reparación, alteración e inspección de todo el material de servicio en la Marina, tanto a flote como en tierra; y de la preparación y ejecución de los reglamentos pertinentes; de los informes acerca de los reconocimientos que se efectúen en el material; de la revisión de los pedidos que formulen los buques y las dependencias; y de la inspección y control de los inventarios de combustible y material especial recibidos por la Dirección de Administración.

Art. 12.– Se encargará de todo lo relacionado con el suministro hecho a los buques, de equipos de navegación y de instrumentos; de su conservación y reparación; de la adquisición y entrega de cartas, derroteros y anuarios marítimos; del proporcionamiento, a las marinas de guerra y mercante, de informaciones náuticas, hidrográficas y meteorológicas; de los estudios e informes sobre alumbrado y balizamiento de las costas, ríos y mares; y de la construcción, funcionamiento, inspección y vigilancia de los faros, luces y boyas.

Art. 13.– Tendrá injerencia en el material de la Marina Mercante y hará cumplir los reglamentos referentes a alteraciones en los buques, de la misma; a los reconocimientos, peritajes y arqueos; y a la tramitación de los documentos relativos a la nacionalización de naves.

Dirección de Administración

Art. 14.– La Dirección de Administración queda encargada de todo lo relativo a la compra (incluyendo la preparación y distribución de listas, propuestas, contratos, avisos, relación de postores y subastas en general) recepción, almacenaje, custodia, traslación, embarques, suministro y contabilidad de toda clase de artículos, provisiones y cualquiera otras, adquisiciones para la Marina.

Art. 15.– Tendrá intervención en la preparación y suministro de las listas de dotación y artículos asignados a los buques; en la venta de materiales deteriorados o excluidos; conservación y operaciones de depósito de combustible; e intervención final en los pedidos de artículos.

Art. 16.–Tendrá a su cargo todo lo correspondiente al pago de haberes, artículos y servicios, cuyos contratos y ajustamientos hubieran sido hechos con intervención de autoridad competente; así como la revisión de dichos ajustamientos y de los inventarios de los buques y otras dependencias.

Art. 17.– Será responsable de la conservación de las propiedades y de la contabilidad de la Armada.

Art. 18.– Se encargará de la revisión periódica de las cuentas rendidas por los oficiales que tuvieran bajo su custodia fondos del Gobierno; de los libros e inventarios de los oficiales encargados de propiedades de la Nación; de la tramitación y rendición de cuentas al Tribunal Mayor; de la

preparación y ejecución de los reglamentos y órdenes de contabilidad; de la seguridad de los fondos y las propiedades del Gobierno; y de la confección del proyecto del Presupuesto del Ramo.

Art. 19.– El Director de Administración tendrá a su cargo la contaduría del Ministerio; y será por tanto responsable del cumplimiento de las obligaciones prescritas en el Reglamento de Contabilidad Administrativa.

Art. 20.– Corresponde a cada Director:

a. Comunicarse directamente con los jefes de las fuerzas navales, buques sueltos y dependencias de la Marina, y transmitirles, en nombre del Jefe del Estado Mayor General, cuanto se relacione con los asuntos a su cargo, de conformidad, en cada caso, con las disposiciones legales o reglamentarias que autoricen el procedimiento. Cuando este último requisito no pueda ser llenado, quien reciba la comunicación u orden la cumplirá inmediatamente, informando al Ministro.
b. Dirigir la tramitación de toda la correspondencia perteneciente a las respectivas Direcciones. Los Directores se comunicarán directamente entre sí y con las distintas autoridades de Marina a fin de pedir y remitir los informes necesarios para el mejor cumplimiento y ejecución de sus órdenes.
c. Vigilarán el cumplimiento de los decretos y las resoluciones emanadas del Ministerio, relativas a sus peculiares funciones, facilitando las informaciones solicitadas a este respecto.
d. Dirigirán el servicio de su repartición administrativa impartiendo las órdenes internas que consideren convenientes para el mejor servicio; y prepararán para la firma de la Superioridad, todos los decretos, resoluciones y órdenes de conformidad con la decisión que a su juicio deba dictarse.
e. Inspeccionar directamente o por medio del personal a sus órdenes los buques o dependencias a fin de comprobar si se cumplen o no las disposiciones reglamentarias que fueren de su incumbencia, y tomar las providencias convenientes para mejorar los servicios.
f. Pondrán en conocimiento del Jefe del Estado Mayor General las irregularidades o faltas que comprobaren en el cumplimiento del reglamento y de las órdenes superiores.
g. En caso de duda acerca de cuál fuere la Dirección a quien compitiere determinado asunto, este será sometido a la dirimencia del Jefe del Estado Mayor General.
h. Presentarán anualmente, al Ministro de Marina, la Memoria y el Presupuesto de su Dirección en las fechas ordenadas.
i. Cuando las disposiciones dictadas por alguna de las direcciones afecten las expedidas anteriormente por otra, los directores procurarán ponerse de acuerdo; y, en caso adverso, se dirigirán en consulta al Jefe del Estado Mayor General, para solicitar su aprobación.
j. Conservar la correspondencia relacionada con sus respectivos servicios en los archivos del Ministerio, hecha excepción de lo prescrito en el artículo 7°, inciso e.

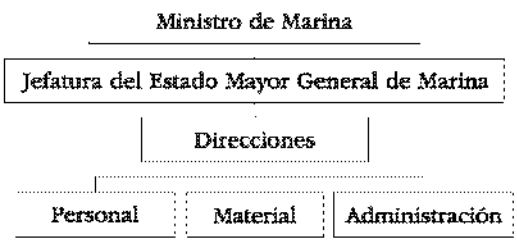
Art. 21.– Cada Dirección podrá tener un Sub-Director, que ejercerá las funciones prescritas para el Director, al cual reemplazará en caso de ausencia.

Art. 22.– Quedan derogadas, cuantas disposiciones se opongan al presente decreto, que deberá empezar a regir a partir del 3 de octubre de 1921.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiséis días del mes de setiembre de mil novecientos veintiuno.

A. B. LEGUÍA
R. VALLE RIESTRA".

En su *Memoria* de 1922, el ministro Ramón Valle Riestra informaba de los cambios efectuados y del porqué de su ejecución. Aquí el testimonio: "La organización que tenía el Ministerio, en el momento que me hice cargo de él, no estaba en armonía con las necesidades del servicio, pues contaba con un número de direcciones mayor que el requerido por las fuerzas navales. En tal virtud, por Decreto Supremo de 26 de setiembre de 1921, se reorganizó este Despacho, reduciendo a tres el número de direcciones e incorporando la Contaduría del Ministerio a la Dirección de Administración, obteniendo así eficiencia en el servicio. Las oficinas de las direcciones que funcionaban en el Callao, han sido trasladadas a esta capital a fin de que haya una mejor coordinación con los asuntos del Ramo y mayor rapidez en la tramitación de la correspondencia". De acuerdo a este testimonio, el Ministerio quedó organizado en esta forma:



Esta simplificación –en opinión del ministro Valle Riestra– se hacía en concordancia con la magnitud de las fuerzas navales existentes y con la disminución del presupuesto asignado (de casi 43 000 libras peruanas). Cabe agregar que las tres direcciones en que quedó distribuida toda la actividad administrativa del indicado Ministerio, funcionaron bajo las inmediatas órdenes del Jefe del Estado Mayor General, el que coordinaba sus labores de manera autónoma, pero dando cuenta de lo actuado al ministro. La Dirección de Personal incluía los servicios de Sanidad Naval, Capitanías y Marina Mercante; la Dirección de Material comprendía Hidrografía, Faros, Navegación y buques de la Marina Mercante; y la Dirección de Administración abarcaba la Contaduría del Ministerio (Laguerre, 2015). Respecto al personal de oficiales –se lee en la *Memoria de Marina* de 1922– fueron clasificados como Oficiales de Guerra, Oficiales Ingenieros, Oficiales de Sanidad y Oficiales de Aviación.

A estas alturas, puede decirse que un balance preliminar de lo ocurrido en el Ministerio y en la institución naval en general durante los dos primeros años (1920-1922) señala, entre otros, los siguientes logros:

a. La fundación de la Escuela de Hidroaviación en el puerto de Ancón
b. La creación del Estado Mayor General de Marina
c. La conformación de la Comandancia General de la Escuadra "destinada a centralizar el comando de las unidades que la componen, para el mejor entrenamiento y disciplina del personal".
d. La reparación de los cruceros *Lima*, *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* "poniéndolos en condiciones de navegabilidad óptima para el ejercicio del personal y la seguridad de nuestras costas"; igualmente, se inició la reparación del cazatorpedero *Teniente Rodríguez*.
e. La creación de la Escuela de Especialidades destinada al personal subalterno de la Armada.
f. La renovación integral de la Escuela Naval en sus distintos ámbitos (académico, administrativo, disciplinario, deportivo y logístico).
g. La elaboración de un plan de defensa de nuestro litoral "inspirado en las condiciones geográficas del país, en las posibilidades y contingencias que pudieran presentarse en una guerra futura y en los recursos ordinarios y extraordinarios de que pueda disponer la Nación para este objeto".
h. La reorganización del Apostadero Naval y de la Factoría de San Lorenzo.
i. La instalación del Centro Naval "en la avenida más importante del Callao, con el propósito de afianzar la solidaridad, el espíritu de cuerpo y el cordial esparcimiento entre los jefes y oficiales del sector".
j. La conformación de una Comisión Especial para modificar el proyecto de Ley Orgánica de Marina[24].

Al año siguiente (1923), la nómina del personal jerárquico del Ministerio fue la siguiente:

- Ministro de Marina: Capitán de navío Ramón Valle Riestra
- Ayudante del ministro: Capitán de corbeta Daniel Caballero y Lastres.
- Secretario del ministro: Señor Óscar E. López Mendoza
- Jefe del Estado Mayor General de Marina: Contralmirante Frank B. Freyer.
- Director de Administración: Capitán de fragata Emeny D. Stanley.

- Director de Personal: Capitán de fragata Juan Althaus
- Director de Material: Capitán de fragata Julio V. Goicochea

Dos años después (1925), el presidente Leguía en su *Mensaje* de ese año aludió a la marcha del Ministerio en términos por demás elogiosos. Dijo: "Los resultados obtenidos desde el funcionamiento del Despacho de Marina a la fecha, corroboran una vez más la utilidad de su creación para el país y para la institución naval en particular". Refiriéndose a las reformas emprendidas, agregó: "Los cambios que se han introducido en el Servicio Administrativo de la Armada, han dado como halagüeño resultado la economía de 40 000 libras peruanas en el último año". Igualmente, al referirse a la rotación en los puestos de comando manifestó: "A fin de uniformar, en la medida de lo posible, la capacidad profesional del personal superior de la Armada, se ha mantenido el sistema de rotación en los puestos de comando, establecido hace dos años, con excelentes resultados".

En los años sucesivos, la estructura orgánica del Ministerio se fue ampliando considerablemente y, por tanto, la incorporación del personal destacado también fue haciéndose mayor y con responsabilidades más complejas. Por ejemplo, en 1927 el plantel ministerial estaba integrado por el siguiente personal:

MINISTERIO

- Ministro: Doctor Arturo Rubio
- Secretario del ministro: Señor Emilio Lanatta

ESTADO MAYOR GENERAL

- Jefe: Contralmirante Alfred G. Howe
- Ayudante del Estado Mayor General: Teniente 1° Hernando Tudela de Lavalle

DIRECCIÓN DE PERSONAL

- Director: Contralmirante Augusto Loayza
- Subdirector: Capitán de fragata Gustavo O. Frías
- Jefe de la Sección Personal Superior: Capitán de fragata Mauro Villavisencio.
- Jefe de la Sección Historial: Capitán de fragata José G. Carrillo
- Jefe de Sección: Capitán de fragata José R. Gálvez
- Jefe de la Sección Personal Subalterno: Teniente 1° Federico del Águila.

ARCHIVO Y MESA DE PARTES

- Jefe de la Sección: Capitán de corbeta León Garaycochea

DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN

- Director: Capitán de navío John J. Jordan
- Subdirector: Capitán de fragata Manuel V. Galdo
- Jefe de la Sección de Adquisiciones: Capitán de fragata ingeniero Edilberto Perales.

- Contador: Capitán de fragata Manuel Petit
- Pagador: Capitán de corbeta Adrián Gayoso

DIRECCIÓN DE MATERIAL

- Director: Capitán de fragata Ernesto Salaverry
- Subdirector: Capitán de fragata Carlos Fajardo
- Jefe de la Sección Hidrográfica: Capitán de fragata Federico Díaz Dulanto
- Auxiliares: Capitán de fragata ingeniero Carlos Black y capitán de corbeta Heriberto Maguiña

SERVICIO DE INFORMACIONES

- Jefe: Capitán de fragata Germán Stiglich
- Auxiliar: Capitán de corbeta Alejandro Ureña

ZONA NAVAL

- Jefe: Capitán de navío Julio Carvajal
- Juez Instructor: Capitán de fragata Víctor V. Valdivieso
- Secretario del Juzgado Naval: Teniente 1° Miguel Paulet

Un año después (1928), el *Almanaque de El Comercio* refiriéndose a la organización del Ministerio de Marina y a su funcionamiento, manifestó a sus lectores: "Como su propio nombre lo indica, este Despacho se ocupa de todos los asuntos que tienen relación con la Marina de Guerra y también con las cuestiones de la navegación. Es un Ministerio de creación reciente, pero su desarrollo ha sido sumamente rápido y significativo; en la actualidad tiene numerosos asuntos que resolver y tratar, debido al progreso que ha tomado la Armada Nacional y a las distintas dependencias del Ramo que involucra. El Ministerio de Marina tiene una organización adecuada a los preceptos que rigen en las demás reparticiones ministeriales y se armoniza con lo establecido en la antigua Ley de Ministerios". Igualmente, no solo informó de quiénes integraban las diversas direcciones y dependencias, sino también de la naturaleza y funciones que cada una de ellas desempeñaba en base al progreso de la institución; en ambos casos, puede apreciarse un incremento considerable tanto de personal como de funciones. Sobre lo primero, dio a conocer el siguiente cuadro:

ESTADO MAYOR GENERAL

- Jefe: Contralmirante Alfred G. Howe
- Miembros del Estado Mayor: Capitanes de navío Charles G. Davy, Young S. Abbott, John J. Jordan, Harold B. Grow y capitán de fragata Henry P. Burnett.
- Ayudantes del Jefe del Estado Mayor: Tenientes primero Hernando Tudela de Lavalle y Carlos Zegarra.

DIRECCIÓN DE PERSONAL

- Director: Contralmirante Augusto Loayza
- Subdirector y jefe de la Sección de Capitanías, Marina Mercante y Liquidaciones: Capitán de fragata Gustavo O. Frías.
- Jefe de la Sección Personal Superior: Capitán de fragata Mauro Villavisencio.
- Jefe de la Sección Personal Subalterno: Teniente 1° Federico del Águila.
- Inspector de Capitanías: Capitán de navío Teodosio Cabada

DIRECCIÓN DE MATERIAL

- Director: Capitán de fragata Ernesto Salaverry
- Subdirector y jefe de la Sección Torpedos y Submarinos: Capitán de fragata Carlos Fajardo.
- Jefe de la Sección de Hidrografía: Capitán de fragata Federico Díaz Dulanto.
- Inspector de Faros: Capitán de fragata Manuel Sotil
- Jefe de la Sección Navegación: Capitán de fragata Aurelio de la Guerra.
- Jefe de la Sección Máquinas y Arqueos: Capitán de fragata ingeniero Carlos Black.
- Jefe de la Sección Artillería: Capitán de corbeta Heriberto Maguiña.
- Jefe de la Sección Electricidad: Ingeniero electricista Carlos G. del Valle.

DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN

- Director: Capitán de navío John J. Jordan
- Subdirector y jefe de la Sección Ejecutiva: Capitán de fragata Manuel V. Galdo.
- Jefe de la Sección Material: Capitán de fragata Pedro Valladares
- Jefe de la Sección Compras: Capitán de fragata ingeniero Edilberto Perales.
- Jefe de la Sección Finanzas: Capitán de fragata comisario de Marina Manuel Petit.
- Jefe de la Sección Contabilidad: Capitán de corbeta ingeniero Adrián Gayos.

SERVICIO DE INFORMACIONES

- Jefe: Capitán de navío Germán Stiglich
- Jefe de Informaciones Navales: Capitán de corbeta Alejandro Ureña.

Obsérvese que de un año a otro (1927 a 1928) los cambios operados en la composición del personal fueron relevantes; algunos oficiales permanecieron en el cargo y otros fueron

reemplazados, produciéndose una interesante rotación. Lo cierto es que, poco a poco, el Ministerio se fue poblando de un mayor número de servidores, incluyendo al personal civil. En cuanto a la naturaleza y funcionamiento de las indicadas direcciones y dependencias, la misma publicación presentó la siguiente descripción que vale la pena transcribir a continuación:

ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA

"La dirección y organización de la Marina se ejerce por medio del Estado Mayor General de Marina, y las órdenes que imparte a las distintas direcciones, fuerzas navales, buques y dependencias de la Armada se consideran emanadas del Ministro, de quien depende. El jefe de Estado Mayor asesora al Ministro e interviene en todos los asuntos relacionados con la Marina en general, presentados por su conducto cuando se requiere acción ministerial o suprema. Tiene el Estado Mayor General a su cargo todos los asuntos tácticos, estratégicos, adiestramiento, operaciones navales, servicio aeronáutico, preparación de las Órdenes Generales, directivas, circulares, códigos, claves, reglamentos (cuyo cumplimiento exigirá) y la correspondencia general y confidencial del Ministerio. El Estado Mayor informa al Ministro del plan de adquisiciones navales, armamentos, reparaciones que alteren el estado militar de los buques, del establecimiento de las bases navales, reservas de armamentos, municiones, pertrechos y depósitos de combustibles. Tiene bajo sus inmediatas órdenes al Servicio de Informaciones y bajo su dependencia, para los distintos asuntos del Ramo, a la Dirección de Personal, Dirección de Material y Dirección de Administración".

DIRECCIÓN DE PERSONAL

"Comprende su organización las cinco siguientes Secciones:

a. Sección Capitanías, Marina Mercante y Liquidaciones de Servicios. Abarca todo lo relativo al personal de Capitanías, Marina Mercante e Industrias Marítimas de la República, preparación y cumplimiento de los Reglamentos que le conciernen, expedición de títulos, registros y escalafones de oficiales de la Marina Mercante. Liquidaciones y reconocimiento de servicios, expedición de cédulas de retiro, montepío e invalidez.
b. Sección Personal Superior. Comprende todo lo relativo al Personal Superior de la Armada, como cambios de colocación, destinos, destaques, altas y bajas de alumnos, nombramientos, permisos y licencias, cambios de situación, antigüedad en las clases, ascensos, fojas de notas y conceptos, premios, recompensas, citaciones, castigos, condecoraciones, expedición de despachos, títulos, datos de familia, direcciones de los oficiales, escalafones, contratos, declaratoria de vacantes y llamamiento a exámenes.

c. Sección Historial. Incluye todo lo que se relaciona con la carrera del Oficial, como colocaciones, ascensos, acciones de armas y demás actividades del servicio.
d. Sección Personal Subalterno. Se encarga de la tramitación, de las altas, bajas, ascensos, reenganches, destaques, traslados y licencias del personal subalterno de la Armada. Del control del servicio de conscripción naval en toda la República, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley N° 1569 y tramitación de oficios relacionados con el mismo. Expedición y toma de razón de los títulos de Oficiales de Mar y Cabos. Tramitación de expedientes sobre excepciones del servicio naval. Del llamamiento, recepción y clasificación de los contingentes navales. Del estudio y modificación de los Reglamentos de la Armada aplicados al personal subalterno de la misma. Del control del personal remitido a Huancayo por ser tuberculosos. Del presupuesto del personal subalterno. De la confección del Escalafón de los Oficiales de Mar y de las tarjetas matrices de todo el personal subalterno.
e. Sanidad Naval. El servicio de sanidad está bajo la inmediata dependencia de la Dirección de Personal y tiene a su cargo todo lo relacionado con la Higiene y la Sanidad de la Marina; de la organización, funcionamiento y control del servicio sanitario y dental de los hospitales, buques y dependencias de la Armada; de las estadísticas sanitarias; informes sobre adquisición de medicinas, instrumentos y otros artículos sanitarios; de la tramitación de la correspondencia referente a la reglamentación de las condiciones físicas del personal que debe ingresar a la Marina; de la capacidad física de los Oficiales y de la asistencia médica profesional en los buques de la Armada. La Sanidad Naval, como dependencia de la Dirección de Personal, está a cargo de un Jefe de Sanidad del cual dependen los distintos oficiales de sanidad que se encuentran en la Escuela Naval del Perú, Sala de Marina del Hospital de Guadalupe, Base Naval y a bordo de los buques de la Escuadra, en todo lo que se relaciona con el servicio en general. El ingreso a la Sanidad Naval se lleva a cabo por concurso, llenando los requisitos establecidos por un Reglamento especial entre los alumnos del 6° año de la Facultad de Medicina, que entran al servicio con la clase de Alférez de Fragata de Sanidad Provisional, obteniéndose los ascensos de acuerdo también con dicho Reglamento. El servicio de sanidad comprende también el odontológico".

DIRECCIÓN DE MATERIAL

"En su organización y funcionamiento, consta de las siguientes Secciones:

- Sección A. Construcciones, obras portuarias, muelles, torpedos, submarinos y minas.
- Sección B. Hidrografía, derroteros, faros, balizas, cartas de navegación, instrumentos, avisos a los navegantes y señales.
- Sección C. Inspección de faros, supervigilancia de la construcción de torres, determinaciones astronómicas para la ubicación de los faros.
- Sección D. Navegación, diarios, pesquería, Marina Mercante y reconocimientos.
- Sección E. Máquinas, calderas, combustibles, arqueos y necesidades de la Flotilla de Loreto.
- Sección F. Artillería, explosivos, material naval de las Escuelas, pedidos, inventarios y archivos.
- Sección G. Electricidad en todas sus aplicaciones a la Marina. Base Naval".

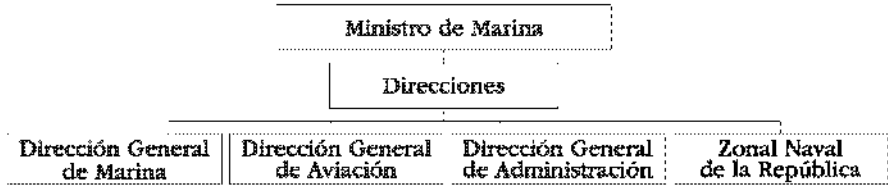
DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN

"Su organización comprende las cinco Secciones siguientes:

a. Sección Administrativa y Ejecutiva. Es la encargada de la realización y seguimiento de los eventos principales.
b. Sección Material. Almacenes, víveres, combustible, embarque, aduana y servicio de bahía.
c. Sección Compras. Formularios, valorizaciones, Junta Económica, compras, inventarios generales de buques y dependencias, control de existencias en el almacén.
d. Sección Finanzas. Expedición de libramientos y órdenes para pasajes, cuenta corriente de partidas del presupuesto, pagos pendientes, rendición de cuentas al Tribunal Mayor, autorizaciones para pagos y demás obligaciones señaladas en el Reglamento de Contabilidad Administrativa.
e. Sección Contabilidad. Liquidaciones de créditos, expedición de decretos de pagos, cuenta de gastos menudos, deudas de oficiales, cobranzas en el Tesoro, pago de haberes en los buques y dependencias, preparación del Presupuesto, gastos de buques y dependencias".

En 1929, en vista de que a la Marina se le asignaron todos los servicios y actividades aéreas del país, se hizo necesario efectuar una nueva organización en la institución naval, siendo esta la última del decenio 1920-1930. En esta nueva organización –observa el contralmirante Parra del Riego (1998)– se contempla algo diferente: el ministro no solo es el representante político

de la Cartera, ante la cúpula del gobierno, sino también el agente operativo y administrativo máximo de la Marina. El otro hecho significativo de esta reestructuración (consecuencia de lo anterior) es que desaparece el Estado Mayor General de Marina y retorna la Dirección General de Marina, no como se le había concebido en agosto de 1919, sino en una forma diversificada, tal como fue conceptuado por los miembros de la Misión Naval Americana en coordinación con oficiales peruanos del cuerpo naval, aéreo, judicial y civiles involucrados en asuntos de aviación. El organigrama en sí –según el indicado autor– era el siguiente:



Estas direcciones eran autónomas y estaban solamente bajo la inmediata dependencia del ministro de Marina y Aviación.

En 1930, año del derrumbe del régimen leguiísta, el Ministerio ya aparece oficialmente con la denominación ampliada de "Ministerio de Marina y Aviación", como veremos en el apartado siguiente. Sin embargo, con el arribo del comandante Luis M. Sánchez Cerro a Palacio de Gobierno en agosto de aquel año, los cambios fueron inevitables y, de algún modo, en perjuicio momentáneo de la institución naval.

5. LA CREACIÓN DEL MINISTERIO DE MARINA Y AVIACIÓN EN 1929 Y SUS ANTECEDENTES

En los años iniciales del Oncenio –según se lee en la *Legislación Naval* (tomos 2 y 3) de Garaycochea– se dieron algunas disposiciones con el propósito de mejorar el servicio de la incipiente aviación nacional. Por ejemplo, el 1° de abril de 1920 se liberó de derechos de importación a los aeroplanos y, en general, a las máquinas y aparatos destinados a ese ramo. Al año siguiente (6 de abril), se creó la Dirección General del Servicio de Aviación Militar que tendría a su cargo "el servicio técnico y administrativo de las Escuelas de Aviación Militar de la República", disponiéndose, asimismo, que las Escuelas Civiles de Aviación estarían "bajo la inspección y control de dicha Dirección General". Un año después (6 de octubre de 1922), se dispuso que la indicada Dirección General del Servicio de Aviación y anexos dependerían "únicamente del Ministerio de Guerra". El 8 de

enero de 1923, se organizaron los denominados "Talleres Generales y Depósitos de Aviación" como reparticiones independientes de la Dirección General de Aviación. Posteriormente (31 de enero de 1924), se autorizó al Poder Ejecutivo "para crear y reglamentar el arma de aviación".

Por Decreto Supremo de fecha 13 de febrero de 1928, se dispuso "que los oficiales aviadores (pilotos u observadores) en el ejercicio de su especialidad, y también los oficiales alumnos de la Base de Hidroaviación de Ancón, quedan exonerados del requisito de embarque para el ascenso prescrito en el Reglamento respectivo, en razón de que sus servicios deben ser prestados en tierra" (*Memoria de Marina y Aviación*. Lima, 1928-1929, p. XXI). Por Decreto Supremo del mismo año 1928, se creó la Inspección General de Aviación o Aeronáutica "la que tendrá bajo su comando la Escuela ´Jorge Chávez´ para el entrenamiento de los aviadores militares; la Escuela de Hidroaviación de Ancón con igual finalidad respecto a los aviadores navales; y el control de la aviación militar, naval, comercial y civil". Por ese mismo Decreto (artículo segundo), el capitán de navío Harold B. Grow fue designado para ocupar la jefatura de la nueva dependencia (Garaycochea, T. 5, pp. 726-731). Asimismo, en virtud de dicha disposición "tanto la Escuela y la Base de Ancón como las Fuerzas Aéreas de la Montaña quedan bajo la dependencia directa del Inspector General de Aeronáutica" (Ibídem. T. 6, p. 114). En dicho tomo (pp. 204-205), el autor consigna la organización aeronáutica de la República con las siguientes unidades o reparticiones:

- Inspección General de Aeronáutica
- Dirección de Aviación Terrestre
- Dirección de Hidroaviación
- Inspección de Aviación Comercial y Civil
- Dirección de Personal de Aviación
- Dirección de Administración de Aviación

En esta misma línea, en su detallado e interesante libro *La Aviación en el Perú, 1751-1942* publicado en 1969 (segunda edición), su autor, el capitán EP Alberto Fernández Prada Effio, señala que hacia 1929 (año de la creación del Ministerio de Marina y Aviación), la configuración de la aviación nacional era la siguiente:

a. La Aviación Militar, que operaba en el centro "Jorge Chávez" bajo el control del Ministerio de Guerra.
b. La Aviación Naval, que operaba bajo la dependencia del Ministerio de Marina comprendía las Bases de Hidroaviación de Ancón, San Ramón e Iquitos.

c. La Aviación Comercial y Civil, que dependía de la Dirección General de Aeronáutica.

Las tres dependencias –según principios castrenses– actuaban en beneficio propio de la institución a la que pertenecían, al margen de un efectivo contacto y de una adecuada coordinación entre sí. Personal de diferente origen y escuela, constituían sus cuadros y tropas, incluyendo a los mecánicos civiles o suboficiales de mar. En cuanto al material, este era igualmente heterogéneo, de acuerdo a los fines y misiones institucionales de cada uno de los indicados organismos aéreos y a la específica forma de operar. "No había unidad de doctrina y si, como cosa natural existían los lazos fraternos que ligan a los hombres del aire, el grado de cultura profesional y práctica eran, infortunadamente, diferentes", termina diciendo el citado autor.

Razones habían pues, para tomar una decisión política que pusiera fin a esta anómala y perjudicial situación. Precisamente, con la finalidad de remediar esa flagrante descoordinación entre los distintos y dispersos, componentes de la aviación, el gobierno de la "Patria Nueva" (llevado por el reconocido pragmatismo de su jefe y con la opinión favorable de la Misión Naval Americana) decidió establecer la armonía del caso bajo una sola entidad; tarea que fue encomendada al Ministerio de Marina. En efecto, con fecha 9 de enero de 1929, el entonces ministro de Marina, doctor Arturo Núñez Chávez, natural de Arequipa, elevó a la Cámara de Diputados un proyecto de ley para convertir a su Portafolio en Ministerio de Marina y Aviación. Adujo razones de carácter estratégico, militar, económico, humano y geográfico para justificar tal empeño. La argumentación, amplia y contundente, fue expresada del siguiente modo:

> "De acuerdo con el señor Presidente de la República, tengo el agrado de someter a la consideración del Congreso Nacional, el adjunto proyecto de ley, para la centralización alrededor de un solo Ministerio, de todos los servicios y actividades aéreas del país.
>
> Las consideraciones que abonan en favor del proyecto que tengo el agrado de someter a la aprobación del Parlamento Nacional son las siguientes:
>
> La primera línea de defensa de la República ha sido siempre la Marina pero hoy en día, debido al desarrollo de la aviación, en los últimos años, el avión ha adquirido gran importancia, habiendo llegado a ser una arma poderosa y eficiente para todos los problemas de la defensa del país, llegando su rol a tal extremo que en la actualidad no se puede separar la aviación de la defensa primaria, cualquiera que ella fuera, desde los primeros momentos de las actividades bélicas; y en el caso particular del país, se ve claramente que la defensa de sus costas y sus fronteras va a depender, casi enteramente, de la Aviación. Estando las actividades marítimas y aeronáuticas tan íntimamente asociadas en tiempo de guerra,

es natural que sea mucho más conveniente estén coordinadas desde el tiempo de paz, y que queden bajo un solo comando.

Otro punto capital es la cuestión financiera, ya que es mucho más económico adquirir materiales en grandes cantidades que en pequeños lotes, y el país tendrá una gran economía pidiendo elementos, ya sean ellos aviones u otros materiales para las distintas fuerzas aéreas de una sola partida, que si fueran tres las partidas asignadas para estos propósitos, o sea, la Marina, el Ejército y la Aviación comercial. Como ejemplo práctico de este estado de cosas se puede mencionar el hecho que cuando se adquieren elementos aéreos, las fábricas cobran 25 por ciento menos en el caso de una compra de nueve máquinas, que en el caso de adquirir una aislada o dos, y esa economía va aumentando a medida que el número de adquisiciones sea mayor.

Además, de acuerdo con las mejores prácticas del mundo, cuando se trata de un sistema de administración o de manejo de materiales en cantidades grandes, es costumbre hacer todo lo posible por estandarizar no solamente el material que se emplea, sino también los métodos de enseñanza y administración. Esto viene a ser casi imposible cuando la aviación se encuentra bajo tres distintas entidades. Es algo muy urgente que todos los pilotos y mecánicos del país sean aptos entrenados y expertos en el mismo tipo de material. De no existir esta condición primordial, se tendrían en el país tres entidades pequeñas, cada una de las cuales tendría un personal entrenado en una línea distinta de pensamiento, acostumbrado a material distinto y ninguno de ellos útil para los demás; bajo tales condiciones y distinto modo de pensar, sería imposible tener cooperación alguna. Por el contrario, cuando todo el personal de aviación del país se encuentre entrenado en la misma Escuela de pensamiento y acostumbrado al mismo material, pertenezca él al grupo que fuere, fuerza aérea comercial, naval o militar, cada piloto y cada mecánico estarían listos para servir en cualquiera de los servicios sin más entrenamiento o preparación.

Las ventajas económicas de la ley, no solamente se refieren a las adquisiciones del material, sino también comprenden el personal ya que el personal administrativo necesario para controlar y administrar las fuerzas aéreas será mucho menor en el futuro, que el necesario para administrar tres entidades distintas: la Contabilidad, la Dirección del Personal, la del Material, como tres servicios distintos quedarían todas triplicadas, mientras que bajo una sola entidad o Ministerio vendrían a reducirse al tercio.

Otro punto digno de consideración es el de la estrategia: en caso de guerra, la organización de la fuerza aérea bajo tres comandos distintos traería como resultado conflictos, confusiones y falta absoluta de coordinación y de efectividad; y para salvar la situación, tendríase que recurrir a ponerlas bajo una sola dirección de todas maneras. Por consiguiente, es mucho mejor, y más conveniente para el país, que la Aviación en tiempo de paz quede organizada, entrenada y controlada bajo un solo mando.

Como la Aviación, llámese ella militar, naval o comercial es siempre la aviación, los motores son los mismos, los aviones los mismos y los pilotos en los primeros meses de entrenamiento tienen que seguir cierta rutina de instrucción que es en casi todas las partes del mundo uniforme, y es también casi la misma, la manera de emplear los aviones durante la guerra; lo más lógico es que se concentren el entrenamiento de todos los aviadores y sus actividades bajo un solo mando.

En la organización propuesta, es natural que las necesidades del Ejército, bajo el punto de vista aeronáutico sean previstas y tomadas en consideración y el Ministerio de Marina y Aviación tendrá su Técnico Oficial, u 'Official de Liaison' con el Estado Mayor del Ejército, el que tendrá siempre al Ministerio de Marina y Aviación al corriente de las necesidades aeronáuticas del Ejército. Así mismo, la Aviación Naval tendrá su técnico conjuntamente en contacto con el Estado Mayor de Marina; y la Inspección organizará, además, la aviación comercial de escuadrilla de reserva e iniciará programas de movilización y entrenamiento para las máquinas comerciales como unidades de reserva de guerra.

Todo este programa se llevaría a cabo más eficiente y económicamente bajo un solo Ministerio.

Por las razones expuestas me permito recomendar urgentemente la aprobación de la ley propuesta, con la cual, se permitirá al Ministerio de Marina y Aviación proceder a la mayor brevedad posible a la reorganización de las fuerzas aéreas del país, que se encuentran en la actualidad diseminadas, debido a la multiplicidad de control y al crecimiento rápido de las actividades aéreas de la República".

Dos días después (11 de enero) y a solicitud del diputado Luis Monge y por acuerdo de la Cámara, el proyecto pasó a la Orden del Día para su análisis y discusión. Concluido el debate, el texto aprobatorio (aprobado por una amplia mayoría) quedó formulado de la siguiente manera:

"El Congreso de la República

Considerando:

Que debido a las condiciones geográficas, económicas y estratégicas, la aviación forma la parte integrante de la primera línea de defensa del país, y es de conveniencia nacional, tanto para el control más eficiente de ella, como para su mejor desarrollo, que esté subordinada a una sola entidad militar y administrativa.

Ha dado la Ley siguiente:

Artículo 1°.– El Ministerio de Marina, que en adelante se llamará Ministerio de Marina y Aviación, tendrá a su cargo, por intermedio de la Inspección General de Aeronáutica, todos los servicios y actividades aéreas del país.

Artículo 2°.– El Poder Ejecutivo queda encargado de la reglamentación de esta Ley, de acuerdo con las necesidades del servicio"[25].

A solicitud del representante Carlos Rivero, diputado por Ucayali, el texto aprobado pasó al Senado "sin esperar la aprobación del acta". En la Cámara Mayor, el texto fue igualmente aprobado mayoritariamente. Por lo tanto, por la Ley N° 6511 de 18 de febrero de 1929 se otorgó el nombre de Ministerio de Marina y Aviación, "centralizando bajo un solo comando las fuerzas, servicios y actividades aéreas de la República". El dispositivo legal, lleva la firma del presidente Leguía y del ministro del Ramo, doctor Arturo Núñez Chávez. La *Revista de Marina* (marzo-abril de 1929) comentando los beneficios de esta decisión expresó lo siguiente: "Esta nueva organización ha venido a satisfacer una necesidad hace tiempo sentida, para el mejoramiento positivo,

de una arma tan importante como es la Aviación, cuyos servicios tanto el de hidroaviación como el de aviación del Ejército han quedado fusionados, teniendo en lo sucesivo unidad de doctrina en todo lo relacionado con su organización y desarrollo". Por su parte, en su *Mensaje* de ese año 1929, el presidente Leguía no solo explicó la naturaleza de tal decisión y la trascendencia de su realización, sino que también ponderó los hechos llevados a cabo para su implementación. Dijo: "Las fuerzas aéreas del Ministerio de Guerra, por Ley de febrero del presente año, han pasado a la dependencia del de Marina que ahora se denomina Ministerio de Marina y Aviación. Esta medida coloca bajo una sola dependencia, tanto a la Aviación Militar como a la Naval, y permitirá orientar mejor su instrucción común, mientras llegue el momento de constituir independientemente el Ministerio de Aviación como debe hacerse. Esta fusión, sin duda alguna, redundará en beneficio del país al establecerse un solo comando. Por primera vez, la Marina actuó este año en sus maniobras anuales en cooperación con las fuerzas aéreas. También se instaló un campo provisional en la bahía de Paracas, habiéndose movilizado los elementos necesarios para cualquier emergencia o contingencia inesperada. Este trabajo conjunto ha dado resultados satisfactorios".

Tres días después de promulgarse la indicada ley, un Decreto Supremo precisó sus atribuciones con miras a su futura reglamentación. Aquí el texto:

"El Presidente de la República
Considerando:
Que la Ley N° 6511 centraliza bajo un solo comando las fuerzas y actividades aéreas de la República; y que es conveniente facilitar su cumplimiento mediante una reglamentación adecuada
Decreta:

1° Desde la fecha de expedición de este Decreto, quedan bajo la autoridad del Ministerio de Marina y Aviación, todos los oficiales, clases, soldados, marineros y empleados civiles que actualmente prestan sus servicios en la Inspección General de Aviación, en la Aviación Terrestre del Ejército y en el Servicio de Hidroaviación de la Marina; asimismo, todo el material que en la actualidad se encuentra a cargo de la indicada Inspección General.

2° La Escuela de Aviación Militar 'Jorge Chávez', ubicada en Las palmas, continuará siendo el centro de entrenamiento de aviadores para la aviación terrestre y la base principal de reparaciones y mantenimiento de las escuadrillas de guerra que prestan sus servicios en el Ejército.

3° La Escuela de Hidroaviación continuará siendo el centro de entrenamiento de aviadores para la aviación naval y base principal de reparaciones y mantenimiento para las escuadrillas de guerra que prestan servicios en la Armada.

4° El Ministerio de Marina y Aviación, por intermedio de la Inspección General de Aviación, establecerá en las dos Escuelas sistemas

idénticos de organización y entrenamiento, a fin de que los aviadores de la aviación terrestre no solo puedan prestar sus servicios en unidades y escuadrillas destinadas a servir en el Ejército, sino también en misiones independientes.

5° Las escuadrillas de guerra de hidroaviación o de la aviación terrestre, una vez debidamente entrenadas, prestarán servicios en el Ejército o en la Armada, conforme a las recomendaciones de los Estados Mayores de esas dos instituciones, dependiendo del Ministerio de Marina y Aviación, solamente en lo que concierne al material y personal.

6° El Ministerio de Marina y Aviación, mantendrá un enlace constante con el Estado Mayor General del Ejército, para estar debidamente enterado de las necesidades aeronáuticas del Ejército y atender a ellas con la celeridad debida.

7° Controlará, por intermedio de la Inspección General de Aviación, toda aviación civil y comercial, dictando las disposiciones necesarias para reglamentar el otorgamiento de licencias tanto de aviones como de pilotos y para la fiel observancia de las leyes y reglamentos nacionales en relación con las leyes internacionales.

8° Organizará, entrenará y mantendrá un Cuerpo de Aviación de Reserva.

9° Dictará, de cuando en cuando, las disposiciones necesarias para la acertada reglamentación de la Ley.

10° Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan al cumplimiento del presente decreto".

Cuatro días después, por Decreto Supremo de 25 de febrero el gobierno estableció lo siguiente:

"La organización aeronáutica de la República durante el transcurso del presente año, comprenderá el personal navegante y el no navegante que en la actualidad existe en los dos servicios aeronáuticos y constará de las formaciones siguientes:

Inspección General de Aeronáutica:

a. Director de Aviación Terrestre
b. Director de Hidroaviación
c. Director de Aviación Comercial y Civil
d. Director de Personal de Aviación
e. Director de Administración de Aviación

Aviación Terrestre:

a. Escuela de Aviación Militar Jorge Chávez, Las Palmas
b. Cuarta Escuadrilla de Entrenamiento (Preliminar)
c. Quinta Escuadrilla de Entrenamiento (Avanzado)

Hidroaviación:

a. Base de Hidroaviación de Ancón
b. Sétima Escuadrilla de Entrenamiento (Preliminar)
c. Segunda Escuadrilla de Entrenamiento (Avanzado)

Fuerzas Aéreas de la Montaña:

a. Base Aérea de Iquitos
b. Tercera Escuadrilla de Entrenamiento (Preliminar)
c. Primera Escuadrilla de Reconocimiento"

Al mes siguiente, por Resolución Suprema de 26 de marzo, se estableció el siguiente movimiento de personal en el Ministerio de Marina y Aviación:

"En conformidad con lo preceptuado en la Ley N° 6511 y teniendo en consideración el tenor del oficio N° 06304 del Ministerio de Marina y Aviación de fecha 4 de marzo y lo opinado por el Estado Mayor General del Ejército:
Se resuelve:
Que los Jefes y Oficiales que a continuación se indican, pasen a disposición del Ministerio de Marina y Aviación:

Teniente coronel		Juan E. O'Connor Guevara
"	"	Fernando Melgar Conde
"	" Sanidad	Alberto Ballón Esteves
Mayor		Carlos Alvarillo Cortez
"		Carlos A. Gilardi Vera
"		Baltazar Montoya Monroe
"		Eduardo Bellatín Arenas
"		Ricardo Guzmán Marquina
Capitán		Miguel A. Llona de la Jara
"		Guillermo Concha Ibérico
"		Manuel Escalante Pérez
"		Francisco de Sales Torres Osorio
"		Abraham Pickmann Barreda
"		Isaac Fernández de Córdova
"		Jorge Salgado Portocarrero
"		Ismael Merino Guignoux
" USA		Clifton K. Travis
" "		Francis Cole
"	Sanidad	Armando Revoredo Iglesias
Teniente		Ergasto Silva Guillén
"		Víctor Urquizo Portocarrero
"		Alfredo Mendívil Duarte
"		Juan Lapeyre Ríos
"		Elías Sarmiento Ortega
"		Mauro Valencia Rivas
"		Hernán Peñaloza Angulo
"		Carlos Flores Silva
"		Horacio Zevallos Ugarte
Subteniente		Luis Garland Higginson
"		Humberto Gal'Lino Domenack
"		Alejandro Gamboa Schuman
"		José Chirinos Bellido
"		Edmundo Aguilar Pastor
"		Antonio Rojas Cadillo
"		Daniel Ocampo Santillana
"		Augusto Tello Dyer
"		César Álvarez Guerra
"		Jorge Doig Dansay
"		Jorge Cáceres Casaña
"	Farmacia	Humberto Ecos
Alférez		Humberto Torres Mattos
"		Luis Bonifaz Díaz
	ALUMNOS DEL CUERPO DE RESERVA	
		Ricardo Mariátegui Oliva
		Francisco Secada Vignetta

Víctor Gal'Lino Domenack
Juan Castro Ramos
Luis Cayo Murillo
Juan Blume Dufóo
Emilio Arrieta Aramburú"

En el denominado "Cuerpo de Aviación del Perú" se fusionó todo el personal que formaba parte de este servicio. Comenzaron a hacerse entonces importantes trabajos de topografía aérea en Lima, Callao, puertos del litoral y en la Amazonia. El tráfico aéreo al Oriente fue organizado en los itinerarios entre Iquitos y San Ramón e intermedios (Basadre, 2005). Igualmente –como veremos después– se reglamentaron los servicios de aviación tanto en lo que respecta a la Escuela de Aviación "Jorge Chávez" como a la de Ancón. "A partir del mes de febrero del año en curso –informó el ministro de Marina y Aviación en su *Memoria* de 1929– todos los oficiales, clases, soldados, marineros y empleados civiles que prestaban sus servicios en la Inspección General de Aeronáutica, en la Aviación Terrestre del Ejército y en el Servicio de Hidroaviación de la Marina, así como todo el material, quedaron bajo la autoridad única del Ministerio de Marina y Aviación".

Sobre la mencionada fusión institucional, es interesante transcribir la opinión del citado capitán EP Alberto Fernández Prada (1969) que señala que la tarea, inicialmente, fue complicada y motivo de serias discrepancias entre el Ejército y la Marina por mantener el control general. Aquí la versión: "Si bien podía aceptarse la inexistencia de graves problemas en la aviación civil y comercial, no podía ser lo mismo en la militar o naval, ya que, por ser instituciones castrenses, debían desenvolverse entre principios de táctica o estrategia que, a su vez, respondían al sentido económico de su mutuo desarrollo y a la misión que les correspondía en la defensa del país; misión que contemplaba la Constitución y sus leyes adyacentes. Por eso la centralización del comando y la unificación de la aviación militar y naval fue complicada y saturada de dificultades, ya que ambas instituciones miraban con recelo e indiferencia la creación del Cuerpo Único Aéreo, sin pensar en el progreso de la aviación como arma independiente y a la colaboración que ella debía prestar al Ejército o a la Marina de Guerra. Fue una transformación radical de normas establecidas, afrontando al mismo tiempo el aspecto profesional y económico respectivo. Superados estos escollos iniciales, se produjo la unión deseada. Así, pues, comenzó la era de la unificación de nuestra aviación, desapareciendo con ello los antiguos prejuicios derivados de la procedencia heterogénea

de sus pilotos. Todos, militares, marinos o civiles, tenían grandes laureles conquistados y suficientes méritos; a ninguno se le podía disminuir, ya que sus esfuerzos y entusiasmos por hacer surgir la aviación nacional en cualquier campo, eran ampliamente conocidos en el país. Era entonces necesario que todos cooperaran en la obra de unificar y adoctrinar a nuestra pujante y valerosa aviación".

A los pocos días de tan trascendental acontecimiento (que la prensa limeña avaló), se hizo cargo del flamante Ministerio de Marina y Aviación el contralmirante Augusto Loayza Mosquera, permaneciendo en esa función –como ya se dijo– hasta la caída del régimen de la "Patria Nueva" en agosto de 1930. Ya en el poder, Sánchez Cerro por Decreto Ley N° 6933 de 23 de octubre de 1930 estableció una nueva organización del indicado Ministerio (Garaycochea, T. 6, pp. 707-711). Aquí el texto del dispositivo legal:

"LA JUNTA DE GOBIERNO

Considerando:

Que la ley N° 6511 ha encomendado al Ministerio de Marina y Aviación todas las actividades aéreas de la República, y que por tal motivo se hace necesario dar nueva organización a ese Despacho, fijando al mismo tiempo sus atribuciones y responsabilidades de acuerdo con los adelantos de ambos ramos y de la defensa nacional:

DECRETA:

El Ministerio de Marina y Aviación

Sus atribuciones y responsabilidades.

Art. 1°.– El Ministerio de Marina y Aviación, tendrá a su cargo todo lo que se relacione con la defensa de la costa, mar territorial, lagos y ríos navegables de la República; y el desarrollo de la Marina y la Aviación Nacionales, para su empleo más efectivo en la paz y en la guerra.

Art. 2°.– Corresponden al Ministerio de Marina y Aviación, las atribuciones siguientes:

a. El mando, administración, control y desarrollo de la Marina de Guerra Nacional;
b. La organización, instrucción y entrenamiento del personal naval; conservación del material y preparación y eficiencia de la Marina de Guerra Nacional, para su utilización en la guerra;
c. Mantener el control y la policía de la Marina Mercante Nacional e Industrias Marítimas;
d. Velar por la seguridad de la navegación costera, lacustre y fluvial de la República;
e. El mando, administración, control y desarrollo de la Aviación Nacional;
f. La organización, instrucción y entrenamiento del personal de Aviación, preparándolo para prestar servicios como parte de la Marina o del Ejército; la conservación del material de Aviación y la preparación y eficiencia de la Aviación para su utilización en la guerra como parte de la Marina o del Ejército;
g. La organización, desarrollo, mando y administración de las líneas aéreas comerciales y postales de propiedad del Gobierno;

h. Mantener el control y la reglamentación de la Aviación Civil y velar por la seguridad de la navegación aérea en general.

Art. 3°.– La Marina y Aviación Nacionales, se regirán en lo referente a su organización y administración, por la Ley Orgánica de la Marina y Aviación Nacionales; en lo referente al reclutamiento, por la Ley de Servicio Militar Obligatorio; en lo relativo a su disciplina, por el Código de Justicia Militar y Naval; y en los demás asuntos concernientes a ambos Ramos, por Decretos y Resoluciones Supremas, emanadas del Ministerio de Marina y Aviación.

Constitución del Ministerio de Marina y Aviación

Art. 4°.– El Ministerio de Marina y Aviación estará constituido por las reparticiones siguientes:

a. La Dirección General de la Marina
b. La Dirección General de Aviación.
c. La Dirección General de Administración.
d. La Zona Naval de la República.

Las tres Direcciones y la Zona Naval son autónomas y dependen directamente del Ministro.

Art. 5°.– El mando y control de la Marina de Guerra Nacional, lo ejercerá el Ministro de Marina y Aviación, por intermedio del Director General de Marina, quien será responsable del estricto cumplimiento de las órdenes y orientaciones que dicte el Ministro; y de las que emanen de su propia autoridad, en lo referente al entrenamiento y operaciones de las fuerzas navales, para su eficiencia militar; preparación de planes de guerra para la Marina de Guerra y del eficiente funcionamiento de las dependencias de la Armada, en lo referente al personal, material y servicios técnicos de la Marina.

Art. 6°.– El mando y control de la Aviación Nacional, lo ejercerá el Ministro de Marina y Aviación, por intermedio del Director General de Aviación, quién será responsable del estricto cumplimiento de las órdenes y orientaciones que dicte el Ministro; y de las que emanen de su propia autoridad, en lo referente al entrenamiento de la Aviación Militar hasta el momento en que esta requiera las operaciones combinadas con las fuerzas de tierra o de mar; de las operaciones de las unidades de Aviación que prestan servicios bajo la dependencia del Ramo, de la eficiencia militar del material y bases de Aviación; del eficiente funcionamiento de las dependencias de Aviación en lo referente al personal, material y servicios técnicos de Aviación; y del desarrollo y reglamentación de la Aviación comercial y civil, de acuerdo con las Leyes, Decretos y Reglamentos vigentes; exceptuándose las unidades de aviación militar que presten servicios en el Ejército o la Marina de Guerra, cuyo mando y control, lo ejercerá el Ministro del Ramo en que presten servicios, por intermedio del Jefe de Estado Mayor General o Director General del arma respectiva.

Art. 7°.– La administración financiera de la Marina de Guerra y la Aviación Nacionales, la ejercerá el Ministro de Marina y Aviación, por intermedio del Director General de Administración de Marina y Aviación, quién será responsable del estricto cumplimiento de las órdenes y orientaciones que dicte el Ministro, referentes a la administración de la Marina y la Aviación Nacionales; del eficiente funcionamiento de todas las actividades financieras del Ramo, incluyendo todo lo referente al pago y racionamiento del personal de la Marina y la Aviación; del pago de materiales y servicios

que fuesen materia de contratos especiales; del control del almacén general de la Marina y la Aviación; de las actividades administrativas del Ramo, incluyendo todo lo referente al pago y racionamiento del personal de la Marina y la Aviación, del pago de materiales y servicios que fuesen materia de contratos especiales; del control del almacén general de la Marina y la Aviación; de las actividades administrativas de las unidades, bases, arsenales y demás dependencias de la Marina y la Aviación; y finalmente, de la reglamentación de las compras, custodia, transferencias y propiedades pertenecientes a la Marina de Guerra y a la Aviación del Ramo.

Art. 8°.– La Justicia Naval y de Aviación, será administrada por medio del Jefe de la Zona Naval de la República, bajo la dependencia inmediata del Ministro de Marina y Aviación.

Art. 9°.– Por Decretos separados se establecerá la organización y reglamentación de las Direcciones y se designará el personal para su servicio.

Art. 10°.– Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima a los veintitrés días del mes de octubre de mil novecientos treinta.

LUIS M. SÁNCHEZ CERRO.

E. Montagne.– Armando Sologuren.– Gustavo Jiménez.– Alejandro Barco.– E. Castillo.– Ricardo E. Llona.– C. Rotalde.

Lima, octubre 30 de 1930

Numérese, comuníquese, regístrese, publíquese y archívese

Rubrica del Presidente de la Junta de Gobierno

C. ROTALDE".

NOTAS AL CAPÍTULO V

1. En el entusiasmo –dice Basadre (2005)– que produjo la inminente llegada de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, adquiridos durante el primer gobierno de José Pardo, y ante la perspectiva del incremento del comercio en la costa, el senador por el Callao, Juan C. Peralta, presentó en la Legislatura de 1906 el proyecto de crear el Ministerio de Marina. El asunto fue discutido en su Cámara en agosto del año siguiente. Infortunadamente, la propuesta no prosperó por razones que jamás se explicitaron.
2. Hay que recordar que Monteagudo no era propiamente militar. Si tuvo el título de coronel, obedeció a darle rango en la expedición militar y naval emprendida sobre el Perú. Recibido de abogado en la Universidad de Chuquisaca, reveló grandes dotes de político, estadista y escritor, al lado de San Martín. Se desconoce con certeza histórica el lugar de su nacimiento. Fue asesinado en Lima en 1824 por orden de sus declarados rivales políticos; casi un siglo después, sus restos (que habían reposado en el camposanto limeño), fueron trasladados al cementerio de Buenos Aires en la fragata argentina *Presidente Sarmiento* al ancla en el Callao. Al respecto, *El Comercio* escribió en su edición del 18 de julio de 1917: "Cuando la historia de la independencia americana se escriba definitivamente, el nombre de Monteagudo figurará entre los primeros, pues representaba hondamente al hombre de la América del Sur con sus defectos y sus grandes virtudes. El Perú le debe la forma inicial de su gobierno democrático y se congratula de que sus restos reposen para siempre en su patria".
3. Dentro de las excepciones enunciadas, hay que decir que para comienzos del siglo XX es justo recordar y mencionar el nombre del general limeño, Pedro E. Muñiz Sevilla (1862-1915). Su nombramiento como ministro de Guerra y Marina, tuvo lugar durante la breve gestión presidencial del civilista Manuel Candamo en 1904. Su magnífico desempeño al frente de dicha Cartera, hizo que el presidente José Pardo, más tarde, lo retuviese en el Portafolio. Con esta acertada decisión, la Marina de Guerra ganó enormemente en todo el sentido de la palabra. En efecto, con clarísima visión de militar y estratega, Muñiz comprendió el peligro internacional que se cernía sobre el país, víctima de la asechanza de sus vecinos. Fue más allá aún: apreció en toda su dimensión la apatía y la pasividad de sus dirigentes para conceder a nuestra defensa en el mar la debida trascendencia. Consecuente con ello, desde su alto cargo no escatimó esfuerzos para iniciar una campaña y lograr adhesiones en pro de la Armada. ¿El resultado? La formación de una Junta Patriótica que, presidida

por el doctor Santiago Figueredo (probo e ilustre vocal de la Corte Superior de Lima), acopiaría el óbolo popular para la adquisición de naves de guerra. El presidente Pardo, contagiado por el fervor de su ministro, solicitó un préstamo (tramitado por Leguía como ministro de Hacienda) ascendente a Lp. 600 000 para dedicarlo a tan premiosa necesidad. Pronto, y merced al monto total de ambas sumas, el Perú ordenó la construcción de dos modernos cruceros: el *Almirante Grau* y el *Coronel Bolognesi* (Valdizán, 1962; Palacios, 1991, T. XII, vol. 2, cap. X, pp. 363-366).

4. De acuerdo a lo registrado por Esperanza Navarro en su detallado e importante libro *Cinco siglos de destino marítimo del Perú. Cronología y efemérides de 1465 al 2016* (valioso por su contenido informativo y por su claridad expositiva), por estos días, antes de la promulgación de la creación del Ministerio de Marina, se establecieron otras dependencias afines: la Dirección de Capitanías y Guardacostas, la Mayoría de Órdenes de la Marina, la Dirección General de Economía, el Servicio Odontológico de la Dirección de Sanidad Naval, el Servicio de Farmacia de la Dirección de Sanidad Naval.
5. José Manuel Valdizán Gamio nació en Lima el 8 de marzo de 1919. Fue hijo de Manuel Ernesto Valdizán y de Rosa Irene Gamio. Inició sus estudios en los colegios maristas de Barranco y Miraflores, pasando después al Colegio Italiano de Lima. En marzo de 1935 (a la edad de 16 años) ingresó a la Escuela Naval, egresando en julio de 1941 con el grado de alférez de fragata. Fue incorporado a la dotación del BAP *Guise*, a bordo del cual participó en el asedio de Guayaquil durante la campaña contra Ecuador. Sucesivamente, obtuvo calificación especial en submarinos, tanto en el Perú como en los Estados Unidos; en la Deep Sea Diving School (Washington) la de buceo a profundidad (300 pies). Fue alumno de la Escuela Superior de Guerra Naval. Se desempeñó como secretario general de la Comandancia General de Marina y como subdirector de la Escuela Naval. Ejerció el comando en diversas unidades de la Armada e, incluso, en tres submarinos. En la flotilla antisubmarina, comandó la fuerza naval peruana en las operaciones denominadas "Unitas II" en el año 1967. Fue agregado naval en España e Italia entre 1970 y 1971. Fue jefe de relaciones públicas de la Marina. En 1974 pasó a la situación de retiro a su solicitud. Fue colaborador del diario *El Comercio* con artículos referidos al ámbito naval. Miembro de varias instituciones académicas. Autor de: *Tradiciones Navales del Perú* (dos volúmenes); *Pañol de anécdotas*; *Historia Naval del Perú* (cinco volúmenes), entre otros libros. Fue Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Falleció en Lima el 25 de febrero del 2002 (Tauro, 2001).
6. A la luz del tiempo transcurrido, puede afirmarse que en la mente y en los planes de Leguía, desde muy temprano estuvo la idea de independizar a la Marina del Ministerio de Guerra. Para ello, se trazó un plan concebido como un proceso que en el presente apartado se explicita.
7. Hay que recordar que en su primer gobierno (1908-1912) el interés de Leguía por los asuntos navales se tradujo en medidas de indudable beneficio para la Armada, como –ya se dijo– la adquisición de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, la compra del cazatorpedero *Teniente Rodríguez* y de las lanchas fluviales *Cusco* y *Puno* (Perea, 1998).
8. Hay que subrayar que esta decidida y manifiesta actitud de Leguía en pro de la Marina de Guerra, se remonta a los tiempos en que fue jefe

del Gabinete del primer gobierno de José Pardo (1904-1908) y luego, con mayor énfasis, cuando él mismo desempeñó la primera magistratura de la nación en el cuatrienio siguiente. En ambos casos, las evidencias históricas muestran su afán de prodigar y favorecer a la institución naval.

9. Hay opiniones (Laguerre, 2015) que señalan que no solo fue la rudimentaria organización de la Marina lo que llevó a Leguía a pensar en la creación del Ministerio de Marina (como parte de su plan de modernización de los estamentos del Estado), sino también su intención de crear con ello un contrapeso político al Ejército, cuya influencia e injerencia en la política nacional había sido una constante en la historia del Perú republicano.
10. El texto de este discurso (y el de los otros representantes que hicieron uso de la palabra en aquella ocasión) se halla en: *Asamblea Nacional. Diario de Debates*. Lima, 1919, vol. 1, pp. 230-242.
11. La ley fue promulgada por el Ejecutivo el lunes 13 de octubre de 1919 con la rúbrica del presidente Leguía y del ministro Ontaneda.
12. *Memoria de Marina*. Lima, año 1919, N° 5, pp. 613-615.
13. La semblanza biográfica de este ilustre Jefe de la Armada, la presentamos en páginas posteriores al referirnos a los ministros de Marina que se sucedieron durante el Oncenio.
14. Cfr. *Mundial*. Lima, N° 23, 1° de octubre de 1920, pp. 4-5.
15. En apartado posterior, examinamos más ampliamente la naturaleza y la labor de esta importante dependencia naval, así como el desempeño de sus jefes.
16. En opinión de Garaycochea (T. 2) a raíz de la primera evaluación de la situación de la Armada, Freyer le propuso al presidente Leguía el restablecimiento de la Jefatura del Estado Mayor General de Marina. En efecto, mediante el Decreto Supremo de 17 de enero de 1921 se desactivó la Dirección General de Marina, para dar paso al Estado Mayor General de Marina.
17. Como ya se manifestó en el capítulo 2 del volumen 1 del presente tomo, uno de los primeros acuerdos políticos de la Asamblea Nacional no solo fue declarar a todas las personas que habían participado en el autogolpe de Estado del 4 de julio "Beneméritos de la Patria", sino también conceder ascensos a los principales militares que habían intervenido en él. Uno de los favorecidos fue el entonces capitán de navío Juan Manuel Ontaneda; sin embargo, el despacho correspondiente –así figura en el Escalafón respectivo– lleva fecha 29 de marzo de 1920 (Resolución Legislativa N° 4050) cuando la Asamblea ya había fenecido en sus funciones.
18. Caso curioso, en las dos oportunidades que Ontaneda se desempeñó como ministro no culminó su gestión, pues tuvo que renunciar por motivos ajenos a su voluntad y de manera inesperada. En el primer caso, cuando estuvo al frente del Ministerio de Guerra y Marina (1907-1909) renunció por un incidente sin mayor trascendencia ocurrido en el Callao entre algunos miembros de la Armada; incidente que pudo evitarse si no hubiese sido por la intemperancia e intransigencia de ambas partes. ¿Qué ocurrió? Aquí el extenso relato de Jorge Basadre (2005): "El 26 de abril de 1909 renunció el ministro de Guerra y Marina, Juan Manuel Ontaneda, por motivos de 'delicadeza personal'. El capitán de puerto del Callao y comandante de las milicias navales, capitán de navío Pedro Gárezon, consideró que los buques de guerra surtos en la bahía estaban bajo su dependencia y quiso que su insignia fuese saludada con

cañonazos. Los jefes del *Bolognesi*, Pedro A. Buenaño y Ernesto Caballero y Lastres del *Iquitos* y otros colegas suyos consultaron sus ordenanzas y de ahí dedujeron que el comandante de las milicias no tenía derecho a tal saludo, reservado a los marinos de alta graduación que tenían comando de barco, pero comando directo, y se negaron a cumplir la exigencia de Gárezon. El ministro, consultado por ambas partes, vio el asunto desde el punto de vista disciplinario y dictó medidas para completar el nombramiento y las funciones (deberes y derechos) del capitán de puerto. Gárezon quiso imponer su autoridad, llegó hasta el arresto de jefes y de 'orden suprema' instituyó en una de las naves rebeldes un comando provisional para que se hiciera la salva de honor a su insignia. Los jefes de las naves, antes de obedecer, resolvieron renunciar fundándose en que no podían conciliar con su decoro la actitud violenta del capitán de puerto cuyas exigencias, aunque no fueran apoyadas por el ministro, no se fundaban ni en las disposiciones de las ordenanzas ni en la calidad del cargo que había sido conferido a Gárezon a quien, ni por su nombramiento inicial ni por los decretos ampliatorios, se le daba mando de buque ni se le hacía comandante general de departamento. La solidaridad de los jefes anunció una similar actitud de los oficiales embarcados. La conducta de Gárezon fue entonces desaprobada por una resolución suprema fechada el 24 de abril que suscribió el propio ministro, quien luego dimitió. Gárezon también renunció. El nuevo ministro fue Pedro Larrañaga". El segundo caso (impulsado por una interpelación banal e insulsa) lo examinamos en las páginas siguientes.

19. La dirección recayó en él cuando todavía estaban fusionadas las Escuelas Naval y Militar en Santa Sofía (*Suplemento. Revista Peruana Ilustrada*. Lima, diciembre de 1932, año XXXI, N° 1169, p. 195).
20. Como ya se dijo, la Dirección de Material fue la más complicada para el flamante ministro, principalmente por las múltiples dependencias que comprendía y por los ingentes recursos económicos que manejaba. En su *Memoria* de 1920 señalaba que este ramo velaba por todo lo concerniente a la construcción y conservación del material a flote como en tierra; custodiaba y mantenía la artillería, polígonos de tiro, fortificaciones de costa, torpedos y minas, submarinos, estaciones hidronáuticas y la Estación de Sumergibles; administraba el combustible, los servicios de telegrafía y radiotelegrafía y el alumbrado eléctrico; la confección de planos y proyectos de edificios; la dirección e inspección de los astilleros y talleres navales.
21. Según Basadre (2005), este fue el único voto de censura contra un ministro emitido por el Parlamento entre 1919 y 1930, junto con el que derrumbó al titular de Gobierno, Juan Manuel García, en diciembre de 1926 con motivo de un supuesto atentado contra el Presidente de la República.
22. Como ministro de Fomento, Curletti estuvo al frente de él entre agosto de 1921 y febrero de 1923, renunciando luego de ser acusado de "malversaciones flagrantes de fondos públicos" (Quiroz, 2013).
23. 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 secciones (*Memoria de Marina*, 1920).
24. En apartados posteriores se examinan con mayor detenimiento algunas de estas medidas.
25. *Diario de Debates*. Cámara de Diputados. Legislatura Extraordinaria. 1° de diciembre a 14 de enero de 1929. Lima, pp. 457-458.

Capítulo VI
LA MISIÓN NAVAL AMERICANA[1]

1. GÉNESIS DE SU PRESENCIA EN EL PERÚ: PRECEDENTES HISTÓRICOS

Antes del arribo de la Misión Naval Americana en setiembre de 1920, nuestro país (al igual que otros en el Continente) ya había conocido de la presencia de algunas misiones navales extranjeras. En el caso nuestro, el antecedente histórico más inmediato correspondió a la Misión Naval Francesa encabezada e iniciada por el capitán de fragata Paul de Marguerye en mayo de 1905 y continuada por otros oficiales durante nueve largos años consecutivos (ver el capítulo anterior)[2].

Sobre la génesis de la Misión Naval Americana en el Perú, puede decirse que en ella concurrieron diversas situaciones o circunstancias tanto de carácter externo como interno. En el primer caso, jugó un rol decisivo el prestigio y la aureola que hacia la década de 1920 había alcanzado la Armada estadounidense en el ámbito internacional. En efecto, antes e inmediatamente después del estallido de la Primera Guerra Mundial, era un hecho reconocido e innegable que ella ocupaba un sitial preponderante, habiendo superado a las grandes Marinas de entonces: británica, alemana, japonesa y francesa. A nivel internacional, era el prototipo de institución castrense que todos los países deseaban imitar o, cuando menos, recibir de ella sus enseñanzas o beneficios directos. El enorme avance tecnológico logrado, la inmensa superioridad de su flota, la alta preparación e idoneidad de su

personal y, sobre todo, los ingentes recursos que la sostenían hicieron de ella la Marina de Guerra más poderosa y admirada del orbe. Así lo demostró en la indicada contienda bélica y en los años sucesivos. Por otro lado, la Academia Naval de Annapolis (*Alma Mater* de su oficialidad) no solo se mostraba como el ente académico de mayor prestigio en su género, sino también como la institución educativa con más alto grado de modernidad en el mundo naval. Nuestros marinos eran conscientes de esa realidad y, en opinión de uno de sus exponentes más representativos de entonces (el capitán de fragata Juan Manuel Ontaneda, director de la Escuela Naval), dicha entidad era sinónimo de "excelencia, seriedad y eficiencia académica".

En el frente interno, los hechos que llevaron a dirigir la mirada hacia la Marina norteamericana pueden ser resumidos en dos. En primer lugar –como también ya se refirió en el capítulo anterior– estuvo la preocupación y el interés de los jóvenes oficiales peruanos que a comienzos del siglo XX se propusieron renovar e innovar su institución a través del contacto con marinas extranjeras, estadounidense en especial. Ellos eran conscientes de nuestras carencias y de la premiosa necesidad de superarlas con el apoyo y el concurso de aquellas; además, su pasada y valiosa experiencia a bordo de naves foráneas, les concedía el singular privilegio de haber sido testigos de tan abrumadora superioridad tecnológica y doctrinaria. En este sentido, reclamaron y levantaron la bandera de la "reconstrucción naval" en todos sus aspectos. ¿El modelo? En los empeños e intenciones de estos jóvenes oficiales –observa Laguerre (2015)– se advierte, por un lado, cómo la fama de la Armada estadounidense estaba presente en sus mentes y, por otro, que poco a poco dejaban de mirar hacia el Viejo Mundo para voltear su vista hacia el país del norte, buscando aprender de la más omnipotente Marina de Guerra entonces. Afortunadamente, no obstante, los fracasos iniciales en las esferas gubernamentales y la oposición en el seno de la propia institución por parte de algunos de los antiguos jefes, los jóvenes oficiales lograron hacer realidad sus empeños con el advenimiento del régimen de la "Patria Nueva".

El segundo hecho interno que condujo a pensar en la Misión Naval Americana estuvo vinculado a la actitud asumida por el presidente Leguía respecto a su acercamiento y admiración por la tierra de Abraham Lincoln. Es por todos conocido (y nuestro mandatario no fue una excepción en la órbita latinoamericana) de su vehemente deseo de compartir y beneficiarse del inmenso progreso material que Estados Unidos vivía por esos días. Era la

llamada "Década dorada", de la que a nivel internacional todos querían ser partícipes de una u otra forma de ella. Y Leguía, obviamente, no era una excepción[3]. Pero ¿fue nuestro gobernante un manso e ingenuo fantoche del coloso norteamericano?, ¿tuvo clara conciencia de su entrega incondicional a los brazos de Washington?, ¿actuó bajo el influjo de su reconocida mentalidad pragmática en búsqueda de dividendos netamente personales o políticos? Sobre estas y otras interrogantes, son más las acusaciones en su contra que las aseveraciones que lo exculpan de haber exhibido una conducta permanentemente complaciente y entreguista. En todo caso, como en muchos otros aspectos de la vida y de la actuación del altivo mandatario, la literatura histórica se polariza y anatemiza con especial profusión: por una parte, la extrema condena (de sus arrebatados opositores políticos) y, por otra, la exagerada indulgencia (de sus incondicionales defensores y seguidores). Entre ambas posiciones, a continuación, expresamos nuestra percepción histórica acerca de esta singular conducta gubernamental.

Ciertamente, el mandatario lambayecano no fue un santo ni tampoco un ser maligno que se arrojó inocentemente a los brazos de la nación yanqui para perjudicar adrede al país. Su peculiar comportamiento, quizá, respondió a su vituperado espíritu pragmático de atraer y asegurar el concurso de Washington en beneficio del progreso y la expansión material que tanto le obsesionaba. Que en algunos de estos sectores fracasara (el diplomático, por ejemplo) no minimiza ni niega el afán del autócrata gobernante de materializar ese caro objetivo. Además –como queda dicho– en el contexto hemisférico, no fue él una excepción ni tampoco un lunar que lo distinguiera de sus pares latinoamericanos. Estados Unidos era admirado y percibido entonces por las élites políticas de los países de América Latina como una nación dominada por empresarios, capitalistas e industriales exitosos. Su nombre era sinónimo o símbolo de lo colosal, de lo extraordinario, de lo fabuloso; y, para referirse a ella con nombre propio, se empezó a hablar del "Evangelio de la riqueza" que ya hemos referido páginas atrás. Así lo concibieron (en mayor o menor grado y en momentos distintos) gobernantes tan disímiles como Juan Vicente Gómez en Venezuela, Isidro Ayora en Ecuador, Carlos Ibáñez del Campo en Chile, José Félix Uriburu en Argentina, Jorge Ubico en Guatemala, Rafael Leónidas Trujillo en República Dominicana, Anastasio Somoza en Nicaragua, Andino Carias en Honduras y otros más. ¿El común denominador? Todas estas dictaduras se hallaban protegidas directamente (e,

incluso, en algunos casos, promovidas) por el país del Tío Sam. De este modo, por primera vez, hacia 1924 surgió en la opinión pública latinoamericana la idea del imperialismo norteamericano como el principal enemigo de la democracia continental y promotor de los gobiernos despóticos[4]. Leguía –repetimos– no fue una excepción en este cortejo de "regímenes duros", que luego perdieron toda su fuerza al producirse el crac de la Bolsa de Valores de Nueva York en octubre de 1929 (en el tristemente denominado "jueves negro").

Estratégicamente, Leguía, en sus relaciones con Estados Unidos, no fue un ingenuo ni mucho menos un zoquete como se ha insinuado malsanamente. Hombre de clarísima mentalidad pragmática y de espectacular inteligencia (reconocida inclusive por sus propios contrincantes), sabía a conciencia a que palo se arrimaba y que réditos podría lograr de ello en la ejecución de sus planes internos de expansión y desarrollo material. Arrojo, decisión y energía, ciertamente le sobraban para asumir tan delicada y espinosa responsabilidad. No olvidemos que Leguía era hombre de coraje comprobado y un estadista con clara conciencia de que, si era necesario para bien del Perú, debía tomar decisiones así fuesen impopulares a los ojos de sus malquerientes. En términos de la psicología contemporánea, podría decirse de él que era un hombre de "conducta definida" y no de medias tintas o de actuación vacilante. Con este caparazón, ideó los mecanismos necesarios para lograr la aceptación de Washington y consolidar así su presencia en nuestro país, al punto de convertirlo –en frase de Pablo Macera– "en una provincia de los Estados Unidos" o –en expresión de Luis Alberto Sánchez– "en una colonia financiera norteamericana". Sin embargo, a través del análisis histórico por comparación y contraste, puede afirmarse que la incursión estadounidense (con su feroz punta de lanza, el capitalismo) fue, de lejos, mucho más decisiva y significativa (cuantiosa) en otros países de la región que en nuestra nación. Las evidencias históricas son tan claras y abrumadoras al respecto, que el Perú, confrontado con otras realidades latinoamericanas de entonces, carecería de mayor trascendencia o significación para los intereses del gigante norteamericano (Palacios, 2000).

Al influjo, pues, de esta abierta admiración y pleitesía hacia los Estados Unidos, Leguía fue consecuente en optar por la presencia de una Misión Naval Americana y desechar aquella antigua proveniente del país galo. Con ello ponía punto final a la vieja tradición afrancesada que hemos referido en apartados precedentes. Con esta decisión al más alto nivel oficial, se trazaba la ruta que conduciría a emparentarnos con la potencia naval más representativa del planeta. No obstante –como lo veremos en el siguiente apartado– hay que

enfatizar que la presencia de la Misión Naval Americana no solo estaba orientada al ámbito exclusivamente del asesoramiento, sino también y, sobre todo, al de mando y ejecución en las más altas esferas de la Marina de Guerra del Perú. Al respecto, Jorge Basadre (2005) manifiesta: "Una Misión Naval Americana (cuyo jefe inicial fue el capitán de navío Frank B. Freyer) cumplió, desde mediados de 1920, funciones de dirección, orientación y asesoría y sus miembros ocuparon cargos fundamentales en el flamante Ministerio, en el Estado Mayor General de Marina, en la Comandancia General de la Escuadra y en la Escuela Naval del Perú. La Misión Naval Americana ejerció una influencia mucho más profunda, decisiva y duradera que la Misión Naval Francesa que hubo hasta antes de la Primera Guerra Mundial. Se cuenta como anécdota simbólica de su poder, que alguna vez Freyer rechazó, por considerarlos inconvenientes, dos ascensos de jefes ya firmados por el presidente Leguía". Por su parte, el comandante José Valdizán (1962) expresa: "Más no se podía intentar que la Marina de Guerra se recuperase, sin esbozar por lo menos previamente un plan. A su vez, este no podía ser el fruto del capricho o el concepto personal y teórico de un individuo o de un grupo: resultaba necesario recurrir al asesoramiento técnico-profesional de un país más avanzado que el nuestro en el aspecto naval, con más experiencia, con más posibilidades. El presidente Leguía lo comprendió así y dio, muy acertadamente, por cierto, un paso trascendental: trajo al Perú a la Misión Naval Americana, sentando con ella las bases más firmes para el futuro progreso organizado de nuestra Armada". Finalmente, el comandante Jorge Ortiz (1981) señala: "Cambios en los usos y costumbres de la Marina Peruana fueron parte importante de la obra realizada por la Misión Naval Americana. La impecable metodología empleada en asuntos educativos, logísticos, sanitarios, administrativos, operacionales y disciplinarios, fue imponiéndose por medio de la razón, y en contadas oportunidades mediante actitudes o medidas de fuerza a las que no rehuían los marinos norteamericanos" (cita que ya hemos consignado anteriormente).

2. NATURALEZA, ALCANCES Y CONDICIONES DE LOS CONTRATOS DE PERMANENCIA DE LOS OFICIALES NORTEAMERICANOS

¿Qué mecanismos utilizó el presidente Leguía para lograr la aquiescencia de los Estados Unidos y hacer efectiva la contratación de los oficiales de Marina para el Perú?, ¿quiénes fueron los personajes de enlace?, ¿cómo se tramitaron los contratos de

permanencia de dichos oficiales? A estas y otras interrogantes trataremos de dar respuesta en las líneas que siguen, utilizando testimonios de diversos autores vinculados, principalmente, al ámbito naval.

Según refiere el contralmirante Jorge Parra del Riego (1998), a partir del 4 de julio de 1919 ocurrieron varios hechos de enorme trascendencia ligados al asunto que aquí interesa examinar. En primer lugar, la creación de la ya mencionada Dirección General de Marina que, de inmediato, se abocó a realizar estudios con la finalidad de incrementar la eficiencia de la institución acorde a lo que el mundo vivía entonces. En segundo término, la elaboración del citado Memorial dirigido al presidente Leguía y suscrito por un grupo de jóvenes oficiales encabezado por el capitán de navío Juan Manuel Ontaneda e integrado por los capitanes de corbeta Tomás M. Pizarro, Julio V. Goicochea, Alejandro G. Vinces y Manuel D. Faura (ver el capítulo anterior). En el documento –de acuerdo a la versión de uno de los firmantes– se planteaban dos proyectos: la creación del Ministerio de Marina y la contratación de una misión naval preferentemente francesa para el asesoramiento del Estado Mayor y de la Escuela Naval (Pizarro, *Memorias*). A los pocos días de recibir el documento –según este autor– Leguía los convocó a Palacio de Gobierno para comunicarles que las dos propuestas habían sido aceptadas, pero "en cuanto al segundo punto, o sea, a la misión naval, expresó que no estaba de acuerdo ni con la nacionalidad ni con las atribuciones que debía dársele a esa misión; que si queríamos verdaderamente el progreso de la Marina, teníamos que renunciar a las susceptibilidades de antaño. Que él se inclinaba por una Misión Naval Americana completa, con integrantes no como simples asesores, sino con mando efectivo, única forma de lograr una verdadera y real reforma y evolución de métodos de que tanto necesitaba la Marina de Guerra" (citado por Pizarro, *Memorias*)[5]. Además, en abono a su planteamiento, el mandatario señaló dos argumentos que eran compartidos por la oficialidad joven de nuestra Armada: a) el enorme desarrollo tecnológico alcanzado a nivel internacional por la Armada estadounidense; y b) el éxito que se estaba obteniendo en el Brasil con una misión naval de origen norteamericano.

Aceptado el temperamento gubernamental y materializado el primer punto de la propuesta (creación del Ministerio de Marina), con fecha 22 de octubre de 1919 el pragmático presidente se puso en contacto con el encargado de la embajada norteamericana en Lima a fin de solicitarle que informase a su gobierno que nuestro país estaba interesado en la contratación de marinos para que

organizasen a la Armada Peruana[6]. Simultáneamente, para lograr su objetivo, Leguía nombró en noviembre de ese año al capitán de fragata Luis Aubry López como agregado naval en los Estados Unidos con la finalidad de intensificar las relaciones navales entre ambos países (Masterson, 1987-1990). La designación de Aubry –en opinión de Laguerre (2015)– encerró cierto aire de desagravio, debido a que se encontraba en situación de disponibilidad desde 1917, cuando el presidente José Pardo le pidió su renuncia por presentar un informe negativo (reservado y solo para uso oficial) sobre el deplorable alistamiento de los buques de la Escuadra por esos días. Pardo le dijo que cambiara el tenor de su informe, caso contrario que presentase su renuncia. Aubry renunció[7].

Ahora bien; por razones tal vez debidas a la expresada ausencia de un titular al frente de la embajada norteamericana, la solicitud del presidente Leguía no tuvo un trámite inmediato, pues recién el 8 de enero del año siguiente (más de dos meses) el encargado envió un cablegrama al Departamento de Estado señalando que el gobierno peruano tenía la intención de pedir "el comisionamiento de una misión naval al Perú tan pronto como fuese posible". En comunicación del 17 de enero del indicado año 1920, el secretario de Estado, a su vez, se dirigió al secretario de Marina con el objeto de que emitiese opinión al respecto, "teniendo en cuenta que el presidente Wilson veía con simpatía el requerimiento peruano". La respuesta, con fecha 2 de febrero, subrayaba "que el suscrito se sentía complacido en seleccionar y enviar con prontitud una misión naval al Perú". Con estos informes favorables –señala Laguerre (2015)– el 5 de junio de 1920 el Congreso de los Estados Unidos autorizó la contratación de marinos por países de Sudamérica, siendo el Perú el primero en recibir este tipo de apoyo integral, en un proceso que se prolongaría en otras naciones de la región hasta la Segunda Guerra Mundial. El dispositivo, firmado por el presidente demócrata Thomas W. Wilson, fue puesto en conocimiento de la legación del Perú en Washington. Esto permitió a nuestro país, vía su representante Federico Alfonso Pezet (embajador del Perú en los Estados Unidos) llevar a cabo los primeros contratos directos con los oficiales que conformarían la primera hornada de la Misión Naval Americana en nuestro país[8]. Cabe advertir –como lo hace el contralmirante Federico Salmón de la Jara (2005)– que no se redactó un contrato formal y único entre ambos países que estipulara las pautas para la Misión misma, pero sí se efectuaron contratos individuales con cada uno de los miembros que la integraban (ver Anexo N° 4). Pero ¿qué estipulaban los indicados



Federico Alfonso Pezet, Embajador del Perú en Washington y responsable de la firma de los contratos de algunos miembros de la Misión Naval Americana. (*Variedades*, Lima, número extraordinario, 1922).



El capitán de fragata Luis Aubry, que intervino en nombre del Perú en la adquisición de los submarinos ***R-1*** y ***R-2***. (*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 18 junio 1926).

contratos que León Garaycochea reproduce íntegramente en su monumental obra varias veces citada en el presente volumen? De acuerdo a lo convenido, los contratados gozarían de amplios poderes dentro de la institución naval peruana; no recibirían órdenes de los oficiales peruanos, debiendo obedecer únicamente al Presidente de la República, al ministro de Marina y a los oficiales de grado superior de la misma Misión. A su vez, tendrían bajo su dependencia a los jefes y oficiales de grado y rango igual e inferior a ellos[9]. El Congreso peruano autorizó la contratación de dichos oficiales mediante la Ley N° 4435 del expresado año de 1920[10]. Con fecha 8 de julio del mismo año, el ministro de Marina dirigió un oficio a su par de Relaciones Exteriores autorizando el nombramiento del comandante Frank B. Freyer como jefe de la Misión Naval Americana.

De este modo, pues, se organizó la primera Misión de la Marina de los Estados Unidos en nuestro medio, conformada por los siguientes oficiales: capitanes de fragata Frank B. Freyer y Lewis D. Causey (ambos en servicio activo); capitán de fragata Charles G. Davy; y teniente 1° Paul Fitzsimons (los dos en situación de retiro). Los cuatro suscribieron un contrato para laborar en el Perú por un lapso de dos años, sirviendo en la Armada Peruana como capitanes de navío, capitán de fragata y capitán de corbeta, respectivamente (Ortiz, 1987-1990). Al respecto, en su *Mensaje* de 1920 el presidente Leguía expresó en términos satisfactorios: "Gestiones acertadamente conducidas, han logrado que el Gobierno de los Estados Unidos permita la venida de una Comisión Naval, que se encargará de la enseñanza profesional y de la reforma e impulso de nuestra Armada". El grupo se embarcó en Nueva York en el vapor *Santa Elisa* de la Grace Line el 25 de agosto de 1920 y llegó al Callao doce días después, o sea, el 6 de setiembre, siendo recibido por una comitiva de marinos peruanos encabezada por el ministro del Ramo (Parra del Riego, 1998).

Ya en el país y oficialmente incorporado el grupo a la institución naval, con fecha 20 de setiembre se dispuso la adquisición de mobiliario para las oficinas de la Misión Naval Americana a fin de facilitar su quehacer. Aquí el dispositivo:

> "Lima, 20 de setiembre de 1920
> Debiendo adquirirse el mobiliario necesario para el confort y buen cumplimiento de las labores de la Misión Naval Americana.
> Se resuelve:
> Autorízase al Ministerio de Marina para que invierta hasta la suma de setecientas libras peruanas, con tal objeto, aplicándose el gasto a la Partida N° 3 del P.E. del Presupuesto prorrogado.
> Comuníquese y regístrese
> Rúbrica del Presidente de la República
>
> *ONTANEDA".*

Ese mismo día, por otra Resolución Suprema, se dispuso, aumentar la suma de dinero para útiles de escritorio de la indicada Misión. Aquí el texto:

"Lima, 20 de setiembre de 1920
Teniendo en cuenta que la partida para útiles de escritorio del Ministerio de Marina no es suficiente para atender también a las oficinas de la Misión Naval Americana.
Se resuelve:
Auméntese a treinta libras peruanas mensuales la cantidad asignada al Ministerio de Marina para útiles de escritorio, a fin de poder suministrar dichos artículos a las oficinas de la expresada Misión, aplicándose el mayor gasto a la Partida N° 3 del P.E. del Presupuesto prorrogado.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República

ONTANEDA".

A la semana siguiente, por otra Resolución Suprema, se determinó la partida para el pago de haberes de los oficiales contratados. Dice así el texto:

"Lima, 27 de setiembre de 1920
Siendo necesario determinar la partida a que debe aplicarse el gasto que origine el pago de los haberes de los miembros de la Misión Naval Americana en el presente año.
Se resuelve:
Que el egreso en referencia se aplique a la Partida N° 3 del P.E. del Presupuesto prorrogado.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República

ONTANEDA".

Un día después, los cuatro oficiales mencionados fueron presentados ante el Cuerpo General de la Armada; al mismo tiempo, fueron transmitidas las principales cláusulas de la referida contratación mediante la Orden General N° 63 de fecha 28 de setiembre, cuyo tenor dice:

"Lima, 28 de setiembre de 1920
Por disposición del Señor Contralmirante Ministro del Ramo, pongo en conocimiento del Cuerpo General de la Armada, que a solicitud del Supremo Gobierno, el de los Estados Unidos de Norte América ha autorizado la siguiente Misión Naval para la reorganización y administración de la Marina:
Capitán de Navío Frank B. Freyer, Jefe de la Misión
Capitán de Navío Lewis D. Causey
Capitán de Fragata Charles G. Davy
Teniente Paul Fitzsimons
De conformidad con los contratos respectivos, estos Oficiales Superiores son considerados como los más antiguos de su clase en la Marina del Perú y tendrán bajo sus órdenes a todos los de la Armada de rango igual o inferior a los suyos, a los oficiales de mar y equipajes en general

enrolados en la Marina Nacional, debiendo aquellos cumplir las órdenes que les impartan conforme a las Leyes y Reglamentos vigentes en el Perú. Los miembros que componen la Misión Naval dependerán del Presidente de la República, del Ministro de Marina y Oficiales de grado superior de la misma Misión, correspondiéndoles a cada uno los honores y privilegios de su clase y al Jefe los de Capitán de Navío con mando de Escuadra.
Director General de Marina

El Capitán de Navío
AUGUSTO LOAYZA MOSQUERA".

Tres días más tarde (por la Orden General N° 64) se aprobaron los contratos de los citados oficiales (Garaycochea, T. 1). Posteriormente (3 de noviembre), el ministro Ontaneda a través de una nueva Orden General dispuso que los comandantes de los buques y los jefes de los distintos establecimientos de la Armada atendieran los requerimientos de información solicitada por la jefatura de la Misión Naval con carácter de urgente. Dice:

"Encontrándose definitivamente instalada en este Ministerio la Oficina de la Misión Naval y expedito su personal para practicar una inspección general de todos los servicios de la Armada.
Se resuelve:
Que los jefes de buques y de las dependencias de la Armada, siempre que el Jefe de la Misión Naval lo solicite, les remitirán sin demora alguna la información que se les solicita, dirigiéndola directamente a dicho Jefe de Misión o entregándosela personalmente; información que será acorde en cada caso con los términos de la solicitud. Igualmente, los jefes de buques y dependencias, cuando sean notificados por el Jefe de la Misión de que se va a llevar a cabo una inspección en su comando o dependencia, deberán preparar todo lo concerniente a su cargo para dicho objeto y de conformidad con los términos de la notificación recibida.
Toda vez que los jefes de buques y dependencias de la Armada reciban la notificación de que la inspección va a realizarse, someterán por escrito al Jefe de la Misión Naval una relación de las reparaciones y alteraciones que consideren necesarias en el material a su cargo, acompañada de una copia de toda la correspondencia que trate sobre el particular o que haya sido trasmitida sobre el mismo tópico y sobre la cual no haya recaído decisión final alguna, suministrando además cualquiera otra información o asistencia que sea necesaria para que la Misión Naval lleve a cabo la inspección; no debiendo incluirse aquellas peticiones que hubieren sido presentadas al Ministerio de Marina con anterioridad y que no hubieran sido aceptadas, salvo que se estime conveniente la reconsideración de ellas.
Inmediatamente que los jefes mencionados reciban copia del parte relativo a la inspección del material, deberán someter al Ministerio de Marina, por oficio, aquellos comentarios y recomendaciones, que sobre las alteraciones, juzguen pertinentes realizar".

La finalidad era que los marinos estadounidenses conocieran la realidad y el estado de organización y alistamiento de la Marina para comenzar con su reorganización y administración. Dos

oficiales peruanos que habían servido en la marina norteamericana fueron designados como sus ayudantes: el capitán de corbeta Carlos Rotalde González del Valle y el teniente 1° Roque Saldías Maninat; este último, como ayudante personal del comandante Freyer, jefe de la Misión Naval.

Hechas las coordinaciones del caso, los marinos contratados iniciaron de inmediato su labor de manera entusiasta y eficaz[11]. Inspeccionaron los almacenes y los depósitos navales, la Base Naval, la Estación de Hidroaviones de Ancón, la Escuela Naval y las unidades a flote; asimismo, examinaron la administración interna y estudiaron el marco legal concerniente a la Armada[12]. Los resultados de esta primera evaluación o diagnóstico que duró varias semanas se materializaron en un extenso Informe que con fecha 15 de enero de 1921 elevaron a la Oficina de Inteligencia Naval[13]. Entre otras cosas, calificaron a la Armada como "pobremente útil en tiempos de paz e inservible en épocas de guerra", pues no contaba con un plan de expansión ni con una organización en caso de un conflicto bélico. ¿El motivo? "La lenta burocracia estatal, el enorme número de leyes, decretos, regulaciones, instrucciones y órdenes generales, y la falta de libertad de acción de los jefes de los buques y dependencias, quiénes a pesar de comandar directa e independientemente estas naves, no podían tomar decisión alguna sin la previa autorización del ministro de Marina". Además, agregaban que las actividades de los buques eran, de antiguo, ejecutadas aisladamente, realizando diversos simulacros en lugar de llevar a cabo un entrenamiento real de artillería, con prácticas de tiro y ejercicios de combate. Por otro lado, describieron cuantitativa y cualitativamente al personal, organización y unidades de la Escuadra. Finalmente, concluyeron que para poder lograr con éxito su labor, deberían contar con el control total de la administración financiera (compras y gastos) de la institución (Parra del Riego, 1998; Laguerre, 2015).

En opinión de este segundo autor, el Informe mostraba crudamente la percepción que tuvieron los evaluadores, en relación a la realidad naval en su conjunto, encontrando tanto aspectos positivos como negativos. Dentro de los primeros, destacan los factores de disciplina y moral, en particular del personal subalterno por su obediencia y lealtad, a pesar "del escaso sueldo y la irregularidad de la asignación del vestuario y calzado a que estaban sujetos". Esto contrastó con el primer análisis de la disciplina de los oficiales más antiguos (Jefes), pues vieron que ellos "estaban acostumbrados a utilizar influencias políticas para favorecerse en los puestos y ascensos, así como para evitar ser

sancionados por las faltas que cometían". Asimismo, destacaron el alto número de oficiales superiores para una Escuadra reducida, señalando sus pocas responsabilidades navales, las que, a su vez, se hallaban centralizadas en el puerto del Callao, mientras que, por ejemplo, los hidroaviones se encontraban en Ancón[14]. Sin embargo, vertieron los mejores elogios a los oficiales jóvenes al ser considerados como "entusiastas en la carrera y en la expansión de la institución por vías modernas", ponderando su calidad profesional y su acendrado interés en la formación científica y en la búsqueda de actualización a través de estudios y lecturas de revistas especializadas de otras Armadas. En líneas generales –concluye Laguerre (2015)– la primera impresión de los miembros de la Misión fue considerar a los oficiales peruanos como muy buenos, hasta el momento en que "son afectados por consideraciones políticas".

Además de este inicial Informe, cabe agregar que merced a estas primeras inspecciones se lograron resultados altamente positivos que, a la larga, se tradujeron en los siguientes logros: el Estado Mayor General de Marina fue restablecido en enero de 1921; la Armada en su conjunto fue reorganizada en siete direcciones (Operaciones, Personal, Material, Administración, Sanidad, Guardacostas y Finanzas); fue establecida la División Naval, incluyendo en ella a todas las naves surtas en el litoral y a la Flotilla Fluvial de Loreto (Ortiz, 1987-1990). El comandante Freyer –como veremos luego– fue nombrado Jefe del Estado Mayor; Causey, comandante en jefe de la expresada División Naval; James Bull, director de Administración; y Davy, director de la Escuela Naval. Todos, integrantes del flamante Estado Mayor General de Marina.

En la tercera semana de enero de 1921, el gobierno peruano oficializó el nombramiento de los indicados marinos a través del siguiente Decreto Supremo:

"Lima, 17 de enero de 1921
De conformidad con el Decreto Supremo de la fecha
Se resuelve:

1°. El personal del Estado Mayor General de Marina estará constituido por los miembros de la Misión Naval Americana.
2°. Nómbrase Jefe del Estado Mayor al capitán de navío Frank B. Freyer
3°. Nómbrase Comandante General de la División Naval al capitán de navío Lewis D. Causey, en adición a sus deberes como miembro del Estado Mayor General.
4°. Nómbrase Director de la Escuela Naval al capitán de fragata Charles G. Davy, en adición a sus deberes como miembro del Estado Mayor General.
5°. Nómbrase Ayudante del Comandante General de la División Naval al capitán de fragata Manuel I. Vegas.

6°. Los demás miembros de la Misión Naval Americana desempeñarán aquellos deberes, en conexión con el Estado Mayor General, que el Jefe de dicho Estado Mayor les designe.

Comuníquese y regístrese

Rúbrica del Presidente de la República

ONTANEDA".

El decreto causó malestar entre algunos miembros de la Armada Nacional (entre los antiguos, sobre todo) y en determinados sectores de la opinión pública capitalina. Así lo manifestó la revista *Variedades* en su editorial del 12 de febrero de ese año 1921, planteando algunos reparos al respecto. Aquí el texto:

"El nuevo ministro de Marina que se nombre, es posible que ofrezca dificultades al decreto reciente de organización del Estado Mayor General de Marina, por el que se concede a la Misión Naval Americana, que ha de encargarse de la reorganización de nuestra Armada, facultades amplísimas que, en nuestro concepto, deben dársele si se quiere hacer obra de verdad, pero llevándolas solo hasta donde puedan ser compatibles con nuestro sistema constitucional que hace responsables a los ministros de los asuntos de su Despacho. Las declaraciones que contiene el decreto quizá resulten excesivas, y no nos parece difícil una conciliación oportuna, porque, aunque en la realidad la Misión Naval Americana debe tener la más absoluta libertad de acción, no es decoroso para el gobierno que esa libertad sea expresamente declarada en forma que hace de la persona del ministro de Marina una entidad meramente decorativa y secundaria. En estas condiciones, no será fácil encontrar un marino prestigioso que acepte la Cartera; pero, felizmente, como solo se trata de una cuestión de forma, la dificultad no es insalvable. Es evidente que estamos perturbados en orden a la disciplina, retrasados en los avances técnicos y desmoralizados en materia administrativa, que solo entregando a una entidad superior nuestros asuntos navales, se podrá obtener una verdadera y eficaz restauración de nuestra Marina, en plazo más o menos breve; y ese encargo debe hacerse con toda la amplitud necesaria para que sea fecundo. Se recordará el admirable fruto que se obtuvo en el Ejército cuando se entregó su organización a la Misión Militar Francesa que comandó el general Pablo Clement. El mismo y mejores resultados estamos seguros de que se obtendrán confiando la organización de nuestra Marina de Guerra a la Misión Naval Americana, y si se consigue conciliar esta amplitud de acción con el decoro ministerial que, en nuestro concepto, no está bien consultado en el decreto a que hacemos referencia, el nuevo funcionario de Marina que reemplace al ministro censurado podrá hacer obra de bien nacional sin gran esfuerzo, con solo ejercer el control natural que le corresponde, para afrontar las responsabilidades constitucionales que le competen".

Una vez que los miembros de la Misión Naval Americana tuvieron un concepto claro de la situación de la Armada Peruana en sus diferentes ámbitos, comunicaron al ministro de Marina, a través de su jefe el comandante Freyer, que se encontraban aptos

para tomar parte activa en la administración de la Marina, haciéndose cargo de los puestos ejecutivos de mayor prioridad e importancia; es decir, el mando efectivo de la institución naval (Parra del Riego, 1998)[15].

Con el propósito de coadyuvar a su buen desempeño, desde un inicio y en los años sucesivos, el Ministerio de Marina (y el gobierno en general) otorgó considerables facilidades a los miembros de la Misión Naval Americana (algunas ya mencionadas anteriormente). Por ejemplo, con fecha 2 de mayo de 1927 el ministro de Marina, Arturo Rubio, solicitó a su colega de Relaciones Exteriores, Pedro José Rada y Gamio, que los integrantes de dicha Misión gozaran de las mismas franquicias otorgadas a los integrantes de las misiones extranjeras acreditadas en el país. La respuesta, en términos favorables, fue la siguiente:

"Lima, 19 de mayo de 1927

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Marina:

En respuesta al atento oficio de usted de 2 de los corrientes, relativo a las franquicias de los miembros que componen la Misión Naval Americana contratada por el Gobierno, me cumple manifestarle que, en concepto del suscrito, no hay inconveniente para que se otorgue a los integrantes que forman parte de las misiones extranjeras contratadas por el Gobierno iguales franquicias a aquellas que disfrutan las misiones diplomáticas extranjeras acreditadas en el país, observándose una escala o jerarquía equivalente a la de dichos diplomáticos.

Para el caso de la liberación de derechos de los artículos que importen las misiones contratadas por el Gobierno, el suscrito es de sentir que deben solicitarla, por intermedio de sus respectivas Embajadas o Legaciones.

Dios guarde a usted

PEDRO JOSÉ RADA Y GAMIO".

Al mes siguiente (junio de 1927), el Ministerio de Marina dispuso que los miembros de la Misión Naval Americana que prestaran servicio a bordo de nuestras naves tendrían derecho a una ración y a los beneficios propios de los oficiales de la dotación correspondiente. Aquí el dispositivo legal:

"Lima, 13 de junio de 1927

Teniendo en consideración que todo el personal embarcado goza de racionamiento.

Se resuelve:

Los jefes de la Misión Naval Americana que presten sus servicios a bordo de los buques de la Armada tendrán derecho a una ración y a las consideraciones de su alta investidura.

Comuníquese y regístrese

Rúbrica del Presidente de la República

RUBIO".

3. MIEMBROS INTEGRANTES DE LA MISIÓN NAVAL AMERICANA: ANTECEDENTES, TRAYECTORIA Y ARRIBO AL PAÍS[16]

Como ya se mencionó líneas arriba, los cuatro oficiales norteamericanos que a partir de 1920 iniciaron el primer tramo de colaboración y permanencia en el país, fueron: Frank B. Freyer, Lewis D. Causey, Charles G. Davy y Paul Fitzsimons. En los años sucesivos, llegaron algunos más que actuaron como sustitutos de aquellos y que, en su totalidad, sumaron 17 integrantes. Todos ellos, arribaron a partir de los grados de capitán de fragata (excepto el teniente Fitzsimons) y ocuparon los más altos cargos de la Armada Peruana. A continuación, ofrecemos una breve reseña de su quehacer y actuación profesional tanto en su país como en el nuestro.

FREYER, Frank Barrows

Egresó de Annapolis en 1902 y estuvo embarcado sucesivamente en los siguientes buques de guerra: *Illinois*, *Olympia*, *Des Moines* y *Missouri*. Pasó por el Callao en 1908, en la flota del almirante Evans. Sirvió luego en el *Concord*. Posteriormente, se le destacó a la Estación Naval de la isla de Guam (la mayor y la más meridional de las islas Marianas), actuando por algún tiempo como gobernador de ella. Sirvió también en la Secretaría de Marina en Washington. Formó parte, primero, de la dotación del *Albany* y, luego, del *Glacier* cuando la flota norteamericana fue enviada a aguas mexicanas. Comandó el acorazado *Oregon* en la costa del Pacífico durante la Primera Guerra Mundial. Nombrado a la Secretaría de Marina como juez asistente del Abogado General, el comandante Freyer se especializó en leyes navales y fue admitido en la práctica legal por la Suprema Corte de los Estados Unidos (*Revista de Marina:* Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1920, año V, N° 6, p. 732).

En el contrato firmado por este oficial en Washington el 1° de julio de 1920, se especificaba que mientras estuviese al servicio de la Marina Peruana se le daría el rango de capitán de navío, considerándose su nombramiento como el de mayor antigüedad que los de igual clase en la Armada del Perú. Percibiría una remuneración anual de 10 000 dólares americanos, abonados por trimestres adelantados a partir de la indicada fecha y por el término de dos años. También se indicaba que, por su jerarquía, no estaría sujeto a las órdenes de los jefes nacionales y que cumpliría tan solo aquellas emanadas del Presidente del Perú o del ministro de Marina. Aquí el texto de tan importante documento y que transcribe Garaycochea (T. 1, pp. 366-369):

"Contrato con el Capitán de Navío Frank B. Freyer de la Marina de Guerra Americana

EMBAJADA DEL PERÚ

Reunidos en la Embajada del Perú en los Estados Unidos de Norte América, los infrascritos, de una parte el señor Federico Alfonso Pezet, Embajador del Perú, en representación de su Gobierno, asesorado técnicamente por el Adjunto Naval de la Embajada Comandante Luis Aubry, y a mérito de las instrucciones verbales impartidas a este por el Ministerio de Marina del Perú, y de la otra, el señor Frank B. Freyer Comandante de la denominada "Active List" of the United States Navy, por si y como Jefe de la Misión Naval que el Gobierno de los Estados Unidos ha autorizado para el Perú, Ley número S. 4435, expedida por el Congreso el 5 de junio de 1920, han convenido en celebrar el siguiente contrato *ad referéndum* de locación de servicios.

PRIMERO

El Comandante Freyer tendrá el rango de capitán de navío en la Marina Peruana, considerándose su nombramiento de mayor antigüedad que los de igual clase naval en la Marina del Perú y percibirá un haber anual de DIEZ MIL dólares ($ 10 000), que le abonará el Gobierno del Perú por trimestres adelantados a partir del 1° de julio de 1920 durante el término de dos años, por cuyo término se estipula este contrato;

SEGUNDO

Al presente se le entrega al Comandante Freyer por el Embajador del Perú en representación de su Gobierno, la suma de $ 3 333,334 100 (Tres mil trescientos treintaitrés, trescientos treintaicuatro dólares) correspondientes a la tercera parte del sueldo de un año, para gastos de viaje de dicho Comandante y su familia desde Washington, D.C. al Callao y para transporte de sus muebles y enseres y establecimiento en el Perú, estimándose este convenio suficiente carta de pago;

TERCERO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del Servicio Diplomático y Consular vigentes en el Perú, por haberse convenido en asimilar a los oficiales de la Misión Naval Americana, de la que es Jefe el Comandante Freyer, a los funcionarios diplomáticos del Perú y en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

CUARTO

El Comandante Freyer no estará sujeto a las órdenes de los Jefes de la Armada del Perú y se someterá y cumplirá tan solo las órdenes que reciba de S.E. el Presidente del Perú y del Ministro de Marina, llenando diligente y estrictamente los deberes y atribuciones de su alta clase naval, conforme a las leyes, reglamentos y disciplina de la Armada del Perú;

QUINTO

El Comandante Freyer en su carácter de Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, tendrá bajo su dependencia a los Jefes y Oficiales de grado y rango igual o inferior a él, a los Oficiales de cargo y equipajes en general enrolados en la Marina Nacional de Guerra, debiendo aquellos y estos cumplir las órdenes que les imparta, conforme a las leyes, reglamentos y disciplina de la materia que rigen en el Perú;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años a partir del primero de julio de 1920 y será obligatorio durante ese periodo para

ambas partes contratantes, no pudiendo terminarse sino en el caso de que le sobreviniera al Comandante Freyer incapacidad física, comprobada por el Ministerio de Marina del Perú;

SÉPTIMO

Vencidos los dos años estipulados para la duración del presente contrato y previo avenimiento de ambas partes será potestativo en el Gobierno del Perú renovarlo por otros dos años, teniendo, en tal caso, el Comandante Freyer, opción a una licencia de tres meses para ausentarse a los Estados Unidos o al lugar que él elija, con consentimiento del Ministerio de Marina del Perú. Para efectuar los gastos de dicho viaje, tendrá el Comandante Freyer derecho a la suma de tres mil trescientos treintitrés, trecientos treinticuatro dólares, ($ 3 333,334) y al pago de sueldos durante el periodo de licencia;

OCTAVO

En caso de no renovarse el presente contrato al vencimiento de los dos años convenidos en la cláusula sexta, el Comandante Freyer recibirá para su regreso a los Estados Unidos, suma igual a la que se le abonó para su viaje de ida al Perú;

NOVENO

Si por mutuo acuerdo de las partes se rescindiera el presente contrato antes del término de su duración, el gobierno del Perú abonará al Comandante Freyer, de regreso a los Estados Unidos, después de dos años de servicios, solo la parte proporcional a los meses que haya prestado sus servicios en la Armada Nacional del Perú;

DÉCIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente contrato se efectuará en los Estados Unidos, en dólares americanos, y, en el Perú, en la moneda nacional peruana, corriente en plaza, al tipo de cambio vigente entre ambos países al tiempo de verificarse dichos pagos;

En fe de lo cual los infrascritos lo firmaron por triplicado en español, dejando constancia de que el presente contrato se celebra con el carácter de *ad referéndum* dependiendo su perfeccionamiento de la ratificación del Supremo Gobierno del Perú en Lima.

En la ciudad de Washington, D. C. a primero de julio de mil novecientos veinte.

(Fdo.): F. A. PEZET
(Fdo.): FRANK B. FREYER
(Fdo.): LUIS AUBRY".

Similar contrato, firmaron los otros tres miembros de la Misión Naval Americana, con la diferencia de que sus haberes alcanzarían a 8 000 dólares anuales; además, contienen cláusulas adicionales y llevan como fecha de firma el 1° de agosto de 1920. Por Resolución Suprema de 15 de setiembre de dicho año, el gobierno peruano aprobó el contrato con el comandante Freyer. Aquí el texto:

"Lima, 15 de setiembre de 1920

Visto el contrato *ad referendum* que se acompaña, celebrado en la ciudad de Washington el 1° de julio del año en curso, entre el Embajador del

Perú en los Estados Unidos, y el Comandante de la Marina de Guerra de dicha Nación, don Frank B. Freyer, Jefe de la Misión Naval para el Perú, autorizada por su Gobierno, en cumplimiento de la Ley N° 4435, expedida el 5 de junio de este año por el Congreso de los Estados Unidos.
Se resuelve:
Apruébase el contrato en referencia constante de diez cláusulas, todas de acuerdo con las instrucciones dadas por el Ministerio de Marina; y declárasele vigente desde el 1° de julio último, fecha de su celebración.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República

ONTANEDA".

Mediante la Resolución Suprema de fecha 3 de julio de 1922, a Freyer se le renovó el contrato por un año adicional; al cumplirse este, por Resolución Suprema de 30 de junio de 1923 se prorrogó nuevamente hasta el 25 de setiembre del mismo año (Garaycochea, T. 3). Por Resolución Legislativa N° 4683 de fecha 25 de agosto de 1923 (a propuesta del Ejecutivo), el Congreso de la República confirió a Freyer el grado de contralmirante de la Marina Peruana en calidad de asimilado, esto es, tres días antes de retornar a su patria. Aquí el texto:

"Lima, 25 de agosto de 1923
El Congreso, en mérito a la propuesta formulada por el Poder Ejecutivo, confiere la asimilación a la clase de Contralmirante de la Armada Nacional, al Capitán de Navío de la Armada Americana don Frank B. Freyer.
Lo comunicamos a usted para su conocimiento y demás fines.
Dios guarde a usted,
Guillermo Rey, Presidente del Senado
Foción Mariátegui, Presidente de la Cámara de Diputados
Enrique del Prado, Senador Secretario
Eduardo Basadre, Diputado Secretario".

Ahora bien; a su arribo al Perú, a Freyer se le dio el cargo de Director General de Marina, en consecuencia, todos los jefes y oficiales tenían que estarle subordinados administrativamente. Ello –señala Parra del Riego (1998)– causó malestar en determinados círculos de la institución, principalmente entre los jefes de mayor antigüedad, donde hubo una manifiesta y abierta oposición en sus comienzos. Esta actitud llegó a influir en el ánimo del ministro Lauro A. Curletti en contra de los "marinos extranjeros". Así lo revela el Informe N° 73 de la Oficina de Inteligencia Naval de la Misión Naval Americana de fecha 1° de noviembre de 1928 (mucho tiempo después de lo ocurrido). Dice así: "Inicialmente, la Misión enfrentó serias y considerables dificultades con el ministro de Marina, doctor Lauro A. Curletti. El Jefe de la Misión, Comandante Frank B. Freyer, explicó esta situación al Presidente del Perú, renunciando poco después el Ministro de Marina". Sin

duda alguna, este epílogo demuestra fehacientemente la enorme influencia de la Misión Naval Americana sobre el presidente Leguía, quien, a su vez, por el afecto que sentía por la Marina, estaba decidido a darle el mayor apoyo para su engrandecimiento. Como se sabe, Curletti fue removido a otro Ministerio y relevado por el capitán de navío Ramón Valle Riestra al frente del Ministerio de Marina (ver capítulo anterior).

El retiro de Freyer del Perú (agosto de 1923) coincidió no solo con uno de los años más agitados del Oncenio en términos político–sociales, sino también con el año previo a la primera reelección presidencial de Leguía[17]. En efecto, 1923 fue un año especialmente marcado por continuos acontecimientos políticos, donde huelgas y movimientos de carácter radical se sucedieron en Lima y en otras partes del país. En ese contexto, no fue raro que miembros integrantes del Ejército y de la Marina tuvieran alguna intervención. Por ejemplo, en ese año, por intervenir en supuestas actividades revolucionarias –anota el citado contralmirante Parra del Riego (1998)– fueron arrestados el Director de Personal, el Director de Material, el asistente del Director de Administración y el Capitán de Puerto de Pisco. Durante esos sucesos, los miembros de la Misión Naval Americana se abstuvieron de ejercer o tomar disposiciones que pudieran interpretarse como una intromisión en asuntos de índole político interno, "cayendo la institución durante esos días en una suerte de inactividad por parte de los altos mandos dirigidos por los jefes pertenecientes a dicha Misión". Esta manera de actuar, principalmente la del jefe de la Misión como Jefe del Estado Mayor General de Marina, originó que el ministro del Ramo (Ramón Valle Riestra) se quejara agriamente ante el Presidente de la República de que "la presente organización había demostrado ser muy insatisfactoria, ya que el Jefe de la Misión empleaba su tiempo en papeleos intrascendentes, dedicándose especialmente a detalles triviales y que nunca inspeccionaban las unidades y dependencias, actividades que por su naturaleza eran muy importantes en la Marina" (citado por Parra del Riego, 1998). Justamente, estas expresiones fueron vertidas cuando se estaba produciendo el cambio de Freyer por el capitán de navío Clark H. Woodward. Antes de partir de nuestro país –informó la *Revista de Marina*– "el día 18 de agosto de 1923 los Jefes y Oficiales del Cuerpo General de la Armada Nacional, ofrecieron un banquete en el local del Centro Naval al Contralmirante don Frank B. Freyer, con motivo de su próximo viaje a los Estados Unidos, después de una permanencia entre nosotros de cerca de tres años al frente de la Jefatura del Estado Mayor General de Marina". Ofreció el



Capitán de navío F. B. Freyer, Jefe del Estado Mayor de Marina, y capitán de fragata Charles G. Davy, Director de la Escuela Naval. (*Variedades*. Lima, 16 de junio 1923).



Alegoría alusiva a la confraternidad entre marinos peruanos y norteamericanos, a raíz de la presencia de la Misión Naval Americana. (*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 4 febrero 1921).

banquete el presidente de la institución, contralmirante Manuel A. Villavisencio en los siguientes términos:

"Señor:

La Marina de Guerra del Perú me ha encomendado ofreceros, como muestra de verdadero afecto, antes de partir para vuestra patria, este agasajo, sencillo para vuestra digna persona, pero muy significativo porque traduce el merecido aprecio y consideración a que sois acreedor por vuestra actuación durante los tres años que habéis prestado vuestros servicios profesionales en nuestra Escuadra. Cumplo, pues, con satisfacción ese cometido.

El noble marino americano que tenemos a nuestro lado y que ha dado pruebas de simpatía y de interés por nuestra patria, no se aleja voluntariamente de nosotros su gobierno lo llama, llenada aquí su misión, a cumplir las obligaciones que le impone el deber militar bajo la sombra del hermoso pabellón que enarbolan los mástiles de su poderosa Escuadra. Esta circunstancia nos separa del jefe y amigo, cuyas bondades, trato social y competencia profesional, merecieron nuestra estimación y las consideraciones de nuestro gobierno, dejando un vacío que lamentamos sinceramente.

Quizá vuestros esfuerzos para conseguir la reorganización de nuestra Escuadra, no han correspondido a vuestros honrados propósitos, a causa de los escasos elementos navales que poseemos; sin embargo, vuestras labores dejan preparado el camino para la reconstrucción de nuestra Escuadra, y serán aprovechadas en mejores días, pues no faltarán corazones que como en otrora combatirán hasta alcanzar la victoria o hundir valerosamente sus naves.

Señor Freyer:

Conservad en vuestro corazón los mejores sentimientos de aprecio que merecéis de nosotros, a fin de que recordéis con benevolencia a vuestros camaradas del Perú; comunicad a vuestros compatriotas nuestra admiración por la grandeza de vuestra patria, cuyas arrogantes naves surcaron últimamente de uno a otro confín de los mares de Europa, dejando brillante estela de paz, de gloria y de lealtad.

Bien llegado seáis, experto marino, a vuestras ricas y hermosas playas, acompañado de vuestra querida familia; y, al brindaros esta copa de despedida, saludo con mis amigos y compañeros aquí presentes a la gran república de Washington".

Contestó el agasajado, agradeciendo la manifestación cariñosa de que era objeto, con las siguientes palabras:

"Señores:

Os agradezco la bondadosa y sincera demostración de que me hacéis objeto con motivo de mi próximo regreso a los Estados Unidos, y os aseguro que aquilato en su justo valor el vigoroso apoyo y la amable cooperación que me habéis dispensado durante la, para mí, muy corta permanencia en el Perú.

Como todos sabéis, y desde hace tiempo lo realizáis, me habéis merecido siempre el mayor afecto e interés más profundo, sentimientos que no dejarán nunca de estar con vosotros, y que ocasionan en mí, al teneros que dejar, la pena más honda que he sentido en mi vida de marino. Deploro no poseer el don sobrenatural necesario para hacer surgir de las

radiantes aguas de la bahía del Callao, la flota capaz de defender al país contra cualquier invasión y de dominar en los mares.

Ante mí tengo al personal digno y ambicioso de semejante flota, y abrigo la esperanza de que cuando vuelva al Perú, si no antes, os hallaré en posesión de ella y pueda proporcionarme el placer de estrechar vuestras manos sobre las cubiertas de los barcos que tan vehemente deseáis tripular.

Con los bondadosos amigos y amables camaradas que he tenido la buena fortuna de encontrar aquí, no es de extrañar que anhele volver; más, la posibilidad de cuándo esto pueda suceder, debe dejarse al Destino; si no ocurre durante mi servicio activo, se verificará, al menos, cuando algunos de nosotros hayamos pasado al retiro, y, entonces, comentaremos en estos simpáticos salones los asuntos que sean de actualidad, rememoraremos los días de los ministros Ontaneda, Curletti y Valle Riestra. Estad seguros de que tendrá que ocurrir alguna vez.

Estimados camaradas: No puedo expresaros lo sensible que me es el dejaros, ni cuánto aprecio vuestra manifestación; si ella de por sí, era superior a mis merecimientos, bien podéis juzgar el efecto que ha causado en mi alma, al considerar que habéis elegido para ofrecerla al señor contralmirante Villavisencio, uno de los más esclarecidos miembros de la Marina de Guerra del Perú, cuya brillante foja de servicios lo ha colocado entre los paladines del honor y del deber. El tener tan buenos amigos y verse obligado a separarse de ellos, es uno de los lados tristes de la vida del oficial de Marina; pero debéis estar convencidos de que siempre me encontraré espiritualmente entre vosotros y, en cualquier forma que sea posible, a vuestra disposición.

Os pido que, concentrando en ello todo vuestro pensamiento y afecto, brindemos por el pronto resurgimiento de la Marina Nacional".

Según la misma publicación, Freyer se embarcó diez días después, el 28 de agosto, "llamado al servicio por su gobierno" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, julio-agosto de 1923, año VIII, N° 4). Años después, ejerció el comando de las naves USS *Procyon* y *Trenton*. A su fallecimiento, su esposa, póstumamente, recibió la Orden del Sol otorgada por el gobierno de Leguía.

CAUSEY, Lewis Dean

Egresó de Annapolis en 1906. Sirvió a bordo de las naves de guerra: *Indiana*, *Hartford*, *Chesapeack*, *Nevada*, *Arkansas*, *Worden*, *Cincinatti*, *Rainbow*, *Dale*, *Virginia*, *Sterret*, *Connecticut* y en los submarinos *E-1, G-4, C-5* y *K-5*. Durante la Primera Guerra Mundial, mandó una división de submarinos que operó en aguas de las Azores y de Irlanda. Fue director de la Escuela de Submarinos de New London pocos días antes del armisticio. Al mando del *Frederick* transportó tropas desde Europa. Posteriormente, fue oficial de artillería del dreadnought *Florida*. Sirvió año y medio en la Estación de Torpedos de Newport (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1920, año V, N° 6, p. 732).

Con fecha 1° de agosto de 1920, se suscribió en Washington el contrato de locación de servicios entre el embajador del Perú, Federico Alfonso Pezet y el propio comandante Causey. Mes y medio después, por Resolución Suprema de 15 de setiembre el gobierno peruano aprobó el contrato, en términos semejantes a lo hecho con Freyer. A este oficial, reconocido como un experto en destructores y submarinos, se le dio el cargo de Comandante General de la División Naval e izó su insignia en el B.A.P. *Almirante Grau*. En esta condición, elaboró un sobrio y crítico Informe sobre la situación y misión de las naves de la Armada, sosteniendo "que los buques que componen el material a flote de la institución no pueden ser llamados propiamente naves de combate, principalmente por su antigüedad y por la falta de reparaciones adecuadas en astilleros extranjeros". A esto, le agregaba "la ausencia de personal subalterno calificado en materias profesionales de a bordo"[18]. Ante esta situación, Causey recomendó al ministro de Marina "que las unidades navales solo se dedicaran a ejercer la vigilancia de la costa", labor en la que se iría preparando técnica y profesionalmente el personal. En su opinión, las condiciones del erario nacional no permitían mayores pretensiones. Por entonces, los principales buques eran el *Coronel Bolognesi*, el *Almirante Grau* y la *Lima*, y el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* (*Memoria del Ministro de Marina*, 1921).

El contrato de este prestigioso oficial concluyó en junio de 1922, sin propósito de renovación. Aquí el testimonio de la *Revista de Marina*: "Con fecha 22 de junio del presente, los Jefes y Oficiales de la Armada ofrecieron un banquete que se realizó en el hall del Centro Naval, al señor capitán de navío, Lewis D. Causey, ex-Comandante General de la Escuadra y miembro que fue de la Misión Naval Americana y que se embarcó al día siguiente, de regreso a su país, terminado ya su contrato. El capitán de fragata Ernesto Salaverry fue el designado para pronunciar el discurso de agasajo al comandante Causey, respondiendo este con un conceptuoso discurso. Además, hicieron uso de la palabra altos jefes de la Armada". Dos días después (24 de junio), el capitán de navío Augusto Loayza Mosquera, nombrado para tal efecto, asumió tan elevada responsabilidad (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, mayo-junio de 1922, año VII, N° 3, p. 386).

DAVY, Charles Gordon

El contrato de locación de servicios de este reputado oficial, lleva como fecha el 1° de agosto de 1920 y fue firmado por nuestro embajador en Washington y el propio interesado. Por Resolución Suprema de fecha 15 de setiembre del mismo año, el gobierno

peruano aprobó el contrato en términos igualmente semejantes a lo establecido con Freyer y Causey.

Asumió el cargo de director de la Escuela Naval el 9 de febrero de 1921; al año siguiente fue promovido a capitán de navío. Permaneció al frente de dicho Centro de Estudios hasta el 15 de setiembre de 1930; vale decir, durante casi diez años y de manera ininterrumpida. Sucesivamente se le renovó el contrato: el 3 de julio de 1922 (por dos años y medio) y el 24 de noviembre de 1924 (por seis años). En ambos casos, por Resolución Suprema. Sin duda alguna –dice Jorge Ortiz (1981)– su excelente desempeño justificó esas sucesivas renovaciones, llegando así a 1930, año en que la convulsión política que envolvió al país, arrastró al régimen leguiísta, obligando a Davy a retornar a su patria.

El comandante Davy nació en Cleveland (Ohio) el 17 de julio de 1884, pasando su niñez en San José (California). Fue admitido a la Academia Naval de Annapolis en junio de 1903, graduándose el 12 de setiembre de 1906 con el calificativo de sobresaliente y como parte de la sección avanzada de la clase de 1907. Tenía veintidós años de edad. Como guardiamarina fue destinado a la Escuadra del Pacífico, sirviendo sucesivamente en los siguientes buques de guerra: *Chicago*, *Massachusetts*, *Chester*, *Colorado* y *West Virginia*. En setiembre de 1908 fue ascendido a alférez de fragata "pese a una creciente miopía" (Ortiz, 1987-1990). Posteriormente, sirvió como Secretario del Estado Mayor del comandante en jefe de la Flota del Pacífico. Participó en la campaña sobre Nicaragua, formando parte de las fuerzas de desembarco en 1909; luego sirvió en el *New York*, como oficial del Estado Mayor de la Flota de Asia; es decir, que sirvió en los Estados Mayores de los almirantes Sutherland y Cowlos, respectivamente. Durante la Primera Guerra Mundial, estuvo en el Estado Mayor del almirante Sims en aguas europeas, ejerciendo el comando de los destructores *Kimberly* y *Broom*, parte de las fuerzas antisubmarinas del almirante inglés Sir Lewis Bayly; al mando del *Kimberly* fue reconocido por su sobresaliente actuación frente al enemigo, recibiendo una especial recomendación del Departamento de Marina. Precisamente, el único puesto en tierra de su fructífera carrera fue en esta dependencia durante los años 1916 y 1917. Concluido el conflicto internacional, se retiró del servicio activo, siendo invitado por el capitán de fragata Freyer para integrar la primera Misión Naval Americana.

En estas condiciones, Davy arribó al país en setiembre de 1920. Su extraordinario desempeño al frente de la Escuela Naval, le valió –como ya se dijo– la renovación sucesiva de su

contrato, hasta la caída del régimen de la "Patria Nueva". La obra del comandante Davy fue trascendental, ya que con su llegada se cambiaron sustancialmente los métodos, sistemas, planes y programas de instrucción. La disciplina, la higiene y los deportes adquirieron bajo su administración enorme desarrollo e importancia. Se establecieron periodos de instrucción a bordo (los denominados "Cruceros de Verano") en los que se llevaban a cabo ejercicios tácticos y de tiro, y los cadetes se familiarizaban con la vida de a bordo.

Cumplida su misión en nuestro país –ya se dijo también– regresó a su patria, para radicar en Santa Bárbara (California); allí se hizo construir una casa que había venido planeando desde tiempo atrás con motivos costumbristas del Perú. Bautizada como "La Sonrisa", el inmueble fue punto de visita forzoso de numerosos oficiales navales peruanos, ya que la sincera amistad que había sabido brindar durante sus diez años en el Perú no se perdió con el tiempo (Ortiz, 1987-1990). Falleció en su domicilio el 21 de julio de 1957, a los 73 años de edad; un año antes (17 de noviembre) se le impuso la condecoración Cruz Peruana al Mérito Naval, en el grado de Comendador por el entonces ministro de Marina, vicealmirante Emilio Barrón Sánchez, quien había integrado la primera promoción formada por Davy. En esa ocasión, la alta autoridad naval expresó: "Davy fue el signo de una vasta labor constructiva; mantuvo en alto las normas de la ética profesional, de la disciplina, del honor y del trabajo. Davy al servicio del Perú fue leal a sus compromisos de hombre y de profesional" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1920; Salmón de la Jara, 2005; Ortiz y Castañeda, 2007)[19].

Su deceso conmocionó a la Armada en pleno, no encontrándose –dice Ortiz, 1987-1990– mejor lugar para rendir homenaje a su memoria que la Escuela Naval del Perú. La ceremonia, llevada a cabo el 24 de agosto de 1957, congregó a buena parte de la oficialidad naval, entre los que se hallaba la mayor parte de sus alumnos de los años veinte. La *Revista de Marina* en su nota necrológica escribió: "Los marinos peruanos, sobre todo aquellos que lo trataron de cerca, han de conservar en su corazón y en su recuerdo el nombre de este Gran Jefe, dilecto amigo del Perú, caballero a carta cabal y modelo de oficial cumplidor de sus deberes". En 1981, la Escuela Naval le rindió un nuevo homenaje, concediendo su nombre al gimnasio, "como reconocimiento a la fecunda labor que desarrolló en provecho del deporte naval y nacional", nos dice el indicado autor.



En honor de la Misión Naval Americana, que preside el contralmirante Woodward con presencia del Ministro de Marina Octavio Casanave. (*Variedades*. Lima, 12 julio 1924).

FITZSIMONS, Paul

Egresó de Annapolis en 1914; por lo tanto, era el menor de los cuatro oficiales que integraron la primera hornada de la Misión Naval Americana. Sirvió en las siguientes naves de guerra: *New York*, *Brooklyn*, *Dale* y *Florida* y en los submarinos *B-2* y *A-6*. Participó en la construcción de los destroyers *Evans* y *Thornton*. Firmó su contrato de trabajo con el Perú el 1° de agosto de 1920 en la capital estadounidense. Al mes siguiente (15 de setiembre) por Resolución Suprema el gobierno peruano ratificó el contrato en términos similares a lo ocurrido con Freyer, Causey y Davy.

Desde su arribo al país en setiembre de 1920, se desempeñó como adjunto del Director General de Marina; sin embargo, su poca adaptación al medio y su actuación no del todo satisfactoria a juicio de sus superiores, lo obligaron a presentar su renuncia el 28 de marzo del año siguiente, permaneciendo en nuestro territorio apenas seis meses.

BULL, James Armitage

De acuerdo, a lo manifestado en páginas precedentes, en la primera inspección realizada por los miembros de la Misión Naval Americana se percataron que ninguno de ellos estaba capacitado para hacerse cargo del complejo movimiento logístico y administrativo. En tal sentido, de inmediato solicitaron ser reforzados con un oficial calificado en ambos campos, recayendo la designación en el capitán de fragata James A. Bull que pertenecía al Cuerpo Administrativo de la Marina Norteamericana. El contrato respectivo se firmó el 1° de noviembre de 1920, entre el embajador del Perú en Washington y el propio comandante norteamericano. Por Resolución Suprema de 6 de diciembre de ese año, el gobierno peruano ratificó el contrato en términos semejantes a los cuatro anteriores.

Desde su arribo a nuestro país, Bull ocupó el cargo de Director de Administración, permaneciendo en él hasta el 1° de noviembre de 1922 en que se le cumplió su contrato. Antes de ausentarse, "fue debidamente cumplimentado y agasajado por los miembros de la Armada Nacional" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, setiembre-octubre de 1922, año VII, N° 5, pp. 654-655).

WOODWARD, Clark Howell

Ingresó a la Academia Naval de Annapolis el 6 de setiembre de 1895, graduándose en el año 1901. Tomó parte en la guerra con España en la batalla de Santiago, prestando sus servicios en el *Brooklyn*, buque insignia del contralmirante Schley (junio-agosto de 1898). Entre febrero de 1899 y setiembre de 1901

sirvió en diversas naves de la Escuadra de los Estados Unidos, participando como oficial del Estado Mayor de las fuerzas de desembarco que capturaron la localidad de Vizán (isla de Luzón); asimismo, intervino en distintas acciones en la campaña filipina. Participó en la expedición contra los Boxers y en la captura de Pekín por las columnas navales y militares de las potencias extranjeras. Entre noviembre de 1901 y julio de 1902, prestó sus servicios en la Flotilla de Torpederos N° 1. En el periodo julio de 1902 y enero de 1907, participó en la circunnavegación de la Flota del almirante Evans, al mando del destructor *Lawrence*. Entre abril de 1907 y setiembre del mismo año, fue ayudante del contralmirante Harrington en la Exposición Internacional de Jamestown. En el lapso de setiembre de 1907 y octubre de 1910, sirvió en el acorazado *New Hampshire* como oficial de torpedos y minas; durante esta etapa, el indicado acorazado ganó el primer premio de torpedos y minas de la Marina Norteamericana. Entre octubre de 1910 y julio de 1911 fue jefe de ingeniería del acorazado *Kansas*, periodo en el cual dicha nave obtuvo el primer premio de toda la Marina por excelencia de Ingeniería. En el lapso de julio de 1911 y octubre de 1913, comandó el destroyer *Roe* que ganó el primer premio de toda la Armada por torpedos. Entre octubre de 1913 y diciembre del mismo año, prestó servicios especiales en la Escuadra de acorazados que visitó los países de Europa. En el periodo febrero de 1914 y diciembre de 1915, fue representante naval en la Exposición Panamá-Pacífico-San Francisco. En el lapso de diciembre de 1915 y noviembre de 1918 fue segundo comandante del *New York*, tomando parte en la Primera Guerra Mundial en la zona del Mar del Norte. Dicha nave fue el buque insignia del almirante Rodmann.

Antes del término de dicho conflicto, el comandante Woodward ascendió a capitán de navío en 1918. Entre enero de 1919 y febrero de 1921 fue miembro de la Misión Naval Americana en el Brasil. En el lapso de abril de este último año a julio, formó parte de la Junta Especial de Exámenes en la capital norteamericana. Entre agosto de 1921 y junio de 1922 tuvo, sucesivamente, el mando de las Escuadrillas 10, 11 y 12 de destroyers; durante ese periodo, la Escuadrilla N° 12 obtuvo el primer puesto en la Marina, ganando el premio por eficiencia en el combate. Tuvo el mando de 38 destroyers. En 1923 concluyó sus estudios en el prestigioso Naval War College. Antes de su arribo al Perú fue condecorado con la Navy Cross, por servicios en la indicada Primera Guerra Mundial. Logró las siguientes medallas conferidas por el Congreso de su país: Sampson Medal (Santiago), West Indies Campaign, Boxer

Campaign, Cuban Pacification, World War (Grand Fleet), etc. (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, 1923, N° 4, pp. 505-508; *Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, 1926, N° 5, pp. 396-398).

El contrato *ad referéndum* de servicios en el Perú, fue firmado en Washington el 6 de julio de 1923, entre nuestro encargado de negocios en dicha capital, Alfredo González Prada (hijo del ilustre pensador radical) y el propio Clark Howell Woodward, entonces capitán de navío en actividad. Arribó al Callao el 24 de julio de aquel año como relevo del contralmirante Frank B. Freyer. Con fecha 13 de agosto, el gobierno peruano a través de una Resolución Suprema ratificó dicho contrato con algunas enmiendas. Aquí el tenor del dispositivo:

> "Lima, 13 de agosto de 1923
> Visto el contrato celebrado *ad referéndum* entre don Alfredo González Prada, Encargado de Negocios del Perú en los Estados Unidos de América, en representación del Gobierno Peruano, y el Capitán de Navío de la Marina de los Estados Unidos don Clark Howell Woodward.
> Visto, igualmente, el oficio del mencionado Capitán de Navío en el que recomienda ciertas modificaciones en el mencionado contrato.
> Se resuelve:
> Apruébase dicho contrato con las modificaciones siguientes:
> En el artículo 1°, después de la palabra 'peruano', en la cuarta línea, agregar: 'excepto los Contralmirantes comprendidos en el inciso c) del artículo 13 de la Ley N° 2118'.
> En el artículo 11, en vez de 'al tiempo de efectuar dichos pagos' poner: 'el día en que principia cada trimestre'.
> Comuníquese y regístrese
> Rúbrica del Presidente de la República
>
> *VALLE RIESTRA".*

Ese mismo mes, fue nombrado Jefe del Estado Mayor General de Marina, permaneciendo en tal alto cargo hasta el 31 de marzo de 1926 (Laguerre, 2015). Desde esta elevada ubicación y en coordinación con el ministro del Ramo, Woodward y los miembros que componían su Estado Mayor, se abocaron de lleno a un estudio de la situación en que se encontraba la Armada Peruana en su conjunto. A través de un contacto directo que incluía inspecciones a buques, estaciones y dependencias, determinaron que las cosas "deberían ser mejoradas, cambiadas o corregidas". Como resultado de tal estudio, a finales de 1923 el ministro Juan Manuel de la Torre hizo una presentación descarnada ante el Parlamento Nacional sobre la real situación de la institución naval, tan franca y sorprendente, "que varios representantes se levantaron y manifestaron que este era el primer ministro que había tenido el coraje de decir la verdad de la Marina al Parlamento, por lo tanto,

le fue conferido un voto unánime de confianza". De inmediato, la Cámara de Diputados lo instó a presentar un plan concreto para un programa de adquisiciones y construcciones "para su evaluación y aprobación" (Parra del Riego, 1998).

Ante un ofrecimiento tan magnánimo –refiere dicho autor– el Estado Mayor General de Marina en pleno y bajo la dirección del expresado ministro, presentó al Congreso de la República un proyecto muy optimista y ambicioso, influenciado tal vez por el indicado voto de confianza obtenido[20]. El proyecto, en términos generales, era el siguiente:

- Adquisición de seis submarinos
- Adquisición de seis destructores
- Adquisición de veinticinco hidroplanos
- Elevar a mil la planta de conscriptos navales
- Construcción de una base de entrenamiento con almacenes, alojamientos, etc.
- Construcción de una base de submarinos con todos sus elementos de apoyo.
- Mejoramiento de todos los servicios en el Apostadero Naval
- Optimizar y aumentar las instalaciones de la Escuela Naval[21].

El plan propuesto, con la aquiescencia de la presidencia de la República y de la opinión pública, fue aprobado y empezó a ejecutarse progresivamente en función de la disponibilidad presupuestal. Esta decisión, sin duda alguna, fortaleció el accionar de la Misión Naval Americana en su conjunto y de su jefe, en particular, como cabeza visible de ella.

Con fecha 27 de julio de 1925, se aprobó el nuevo contrato (renovación) con el contralmirante Woodward, con vigencia a partir del 1° de agosto. Durante ese año –señala Laguerre (2015)– la organización del Estado Mayor General de Marina estuvo conformada de la siguiente manera:

- Clark H. Woodward: Jefe del Estado Mayor General de Marina
- Charles G. Davy: Subjefe del Estado Mayor General de Marina, Director de Comunicaciones y Director de la Escuela Naval del Perú.
- Sherwood A. Taffinder: Comandante de la Escuadra
- Emory D. Stanley: Director de Administración[22]
- Harold B. Grow: Director de la Aviación Naval y de la Escuela de Hidroaviación de Ancón.

El mismo autor refiere que en el indicado año 1925 (24 de diciembre), el contralmirante Woodward elevó un severo reporte de inteligencia sobre el personal de Marina. Calificó a los oficiales como escasos de responsabilidad y renuentes a obedecer las

órdenes de los superiores cuando estos no estaban presentes. Sin embargo, se mostró optimista con los cadetes navales. Señaló que, a pesar de los defectos propios de los latinoamericanos (patriotismo y lealtad barata, arte de la mentira, celos profesionales, honestidad superficial, cierta crueldad heredada de sus Spanish ancestors, chauvinismo y oportunismo), varios progresos se estaban logrando, especialmente en lo material y en menor medida en lo moral y espiritual, existiendo un pequeño porcentaje de oficiales con potencial de cortar con el aspecto negativo de la dañina tradición, y trabajar y hablar con la verdad. Y agregó que ese pequeño porcentaje estaba formado por gente que había tenido oportunidad de conocer otras realidades o de estudiarlas. En términos generales, constituían este grupo los capitanes de fragata, los capitanes de corbeta y los tenientes primero que habían nacido a finales de la Guerra del Pacífico, resaltando en ellos su eficiencia, responsabilidad, iniciativa y aptitudes para la modernización de la Armada. Subrayó que no mencionaba a almirantes y capitanes de navío debido a no encontrar entre ellos figuras destacables, considerando que habían alcanzado esos grados más por antigüedad e influencias políticas que por méritos propios. Nombres como de los capitanes de fragata Alejandro G. Vinces, Tomás M. Pizarro, Federico Díaz Dulanto, Enrique Monge, Alejandro Valdivia, José G. Carrillo; capitanes de corbeta Fidel A. Escuza, Pablo C. Ontaneda, Manuel Jiménez, Roque A. Saldías, José R. Alzamora "in my opinión this is the most promising officer in the Peruvian Navy"; tenientes primero Hernando Tudela de Lavalle, Adán Badham, Edmundo Bermúdez, Manuel R. Nieto, entre otros, fueron reconocidos por las cualidades arriba mencionadas. Recordemos que varios de estos oficiales en el pasado inmediato habían sido enviados a marinas extranjeras para complementar su formación y que, asimismo, habían sido severos críticos de la labor de los "antiguos jefes" (Laguerre, 2015).

Antes de la última renovación de su contrato, con fecha 2 de diciembre de 1925 el entonces ministro de Marina, Celestino Manchego Muñoz, autorizó el abono de los gastos de viaje de regreso a los Estados Unidos del contralmirante Woodward. Aquí el texto de la Resolución Ministerial:

> "Lima, 2 de diciembre de 1925
> Teniendo en consideración que el Contralmirante don Clark H. Woodward, Jefe de la Misión Naval Americana, de acuerdo con el contrato de fecha 27 de julio de 1925 tiene derecho para sus gastos de viaje de regreso a los Estados Unidos a la suma de 3 333 dólares americanos.
> Que este pago ha sido previsto en el Presupuesto del año en curso y no en el proyecto de presupuesto para 1926.

Se resuelve:
Abónese esta suma, en el presente año de 1925, al tipo de cambio de la fecha, entendiéndose que con este pago el Contralmirante Woodward ya no tendrá derecho a gastos de viaje a la terminación de su contrato, aún en el caso de que llegara a prorrogarse nuevamente.
Comuníquese y regístrese

MANCHEGO MUÑOZ".

STANLEY, Emory D.

Ingresó al servicio naval de su país en 1906, navegando durante ocho años por distintos y lejanos mares del mundo. Sirvió en el astillero de Puget Sond en Nueva York y en las Filipinas. Durante la Primera Guerra Mundial fue embarcado a bordo del buque *Pueblo* de la Armada Norteamericana en servicios de patrullaje y convoy; asimismo, laboró en el Departamento de Marina. Fue uno de los representantes de la Armada en la Junta de Industrias de Guerra y en la Junta de Control de Alimentos. Igualmente, estuvo encargado de la requisición de material para la Marina y de la resolución de las reclamaciones que se presentaban al respecto. Antes de partir para el Perú, sirvió un año formando parte de la Comisión que estaba organizando la nueva oficina para la formación del Presupuesto para los Estados Unidos, estando especialmente encargado de la coordinación del trabajo de las varias ramas del Gobierno. Se graduó en la Universidad de Nebraska y en el Departamento de Leyes de la Universidad de Georgetown de Washington D.C. Fue miembro del Foro del distrito de Columbia. Teniendo en cuenta su entrenamiento especial en contabilidad y en la inspección de alimentos, así como en la organización de las oficinas gubernativas, fue considerado como un experto en estas materias. Fue autor de varios opúsculos sobre leyes y administración referentes a la Armada.

Su arribo al Perú es descrito por León Garaycochea (T. 3) del siguiente modo. El 16 de abril de 1922 el ministro de Marina, Ramón Valle Riestra, urgió a nuestro embajador en Washington a fin de contratar oficiales para que empezaran a trabajar los primeros días de julio. De esta manera, la Misión Naval Americana dirigida por el contralmirante Clark H. Woodward vio aumentar su membresía con la contratación sucesiva de los capitanes de navío Emory D. Stanley y Sherwood A. Taffinder y del capitán de corbeta Harold B. Grow. En efecto, con fecha 14 de agosto y a través de una Resolución Suprema, el gobierno peruano autorizó contratar al comandante Stanley. Aquí el dispositivo oficial:

"Lima, 14 de agosto de 1922
Debiendo terminarse a fines del año en curso el contrato celebrado con

el capitán de fragata don James A. Bull, de la Misión Naval Americana, y siendo conveniente proveer desde ahora la vacante que para entonces debe producirse
Se resuelve:
Autorízase al Embajador del Perú en los Estados Unidos para que, en representación del Supremo Gobierno, contrate los servicios del Comandante Emory D. Stanley, bajo las condiciones consignadas en el proyecto de contrato adjunto.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República

VALLE RIESTRA".

Asimismo, no solo se autorizó el pago de los gastos de viaje del contratado de Nueva York a Callao, sino también el adelanto de un trimestre de sus haberes pactados. El comandante Stanley era especialista en Logística y arribó a nuestro primer puerto el 28 de setiembre del indicado año. Se le nombró Director de Administración en reemplazo del comandante James A. Bull. Se hizo cargo de su puesto el 11 de enero, permaneciendo en él hasta el 19 de marzo de 1926. Se le renovó su contrato en dos sucesivas oportunidades en atención a su reconocida eficiencia, honradez y alto sentido de responsabilidad laboral: 7 de julio de 1924 y 27 de julio de 1925, respectivamente. La *Revista de Marina* (1926) elogió su actuación con los siguientes términos: "Jefe que tan brillante actuación ha tenido entre nosotros durante el desempeño de su difícil tarea administrativa. Hay que reconocer, porque los hechos lo evidencian así, que no solo el crédito de la Marina está perfectamente afianzado, sino que también el orden administrativo es un hecho palpable entre nosotros. Es al comandante Stanley a quien debe la Armada Nacional mejora tan significativa en este campo lleno de dificultades y tentaciones".

TAFFINDER, Sherwood Ayerst

Ingresó a la Academia Naval de Annapolis el 30 de setiembre de 1902, graduándose en febrero de 1906. Mientras estuvo en su *Alma Mater*, fue jefe de la dotación de regatas y miembro del equipo de carreras y salto alto, recibiendo medallas y distinciones por sus triunfos y dedicación al atletismo. Desde 1906 hasta 1909, sirvió en la Estación de la China a bordo de los siguientes buques de guerra: acorazado *Ohio*; cañoneras *Rainbow* y *Helena*; destroyers *Chauncey* y *Decatur*. Fue oficial de torre en los cañones de 12 pulgadas del indicado acorazado que batió el récord de la flota en 1906 y oficial de artillería en el *Decatur*, ganando el trofeo de tiro en 1908. Regresó a los Estados Unidos a bordo del acorazado *Rhode Island*. En 1909 fue transferido a la costa del Pacífico y

sirvió en el acorazado *West Virginia* como director de tiro. De 1911 a 1913 fue jefe de máquinas de las cañoneras *Princeton* y *Annapolis* y del transporte *Buffalo*. Sirvió como Superintendente de la División de Planos en el astillero de Puget Sound en 1913. Al año siguiente, pasó a la costa del Atlántico donde fue oficial ingeniero en el acorazado *Texas* y jefe de máquinas en el crucero *Birmingham* en 1915 y oficial de derrota en la misma nave un año después. En los comienzos de la Primera Guerra Mundial, fue agregado a la Flota del Atlántico donde sirvió a bordo del acorazado *New Jersey* como jefe de máquinas y en el *Rhode Island* como oficial de derrota. Posteriormente, fue comandante del transporte *El Occidente* y participó en las faenas de traslado de las tropas americanas que iban a Francia. Al término de la Gran Conflagración, sirvió en la Academia Naval de Annapolis en el Departamento Ejecutivo como secretario y tesorero (1919-1920). De 1920 a 1921 actuó de segundo comandante del crucero acorazado *Frederich* que llevó a los atletas navales de los Estados Unidos a las Olimpiadas de Amberes. Representó a su país en la Exposición Conmemorativa del Centenario de los Puritanos en Holanda. Durante el año 1922 fue segundo comandante de la Base de Reparaciones para destroyers en San Diego donde la Armada de los Estados Unidos tenía 75 destroyers en reserva. Se graduó en la Escuela Superior de Guerra Naval en mayo de 1923, sirviendo después nuevamente en la Academia Naval de Annapolis en el Departamento de Navegación, hasta que fue nombrado para formar parte de la Misión Naval en el Perú. Por su actuación exitosa en diversas campañas, el Congreso Norteamericano le confirió varias medallas (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, mayo-junio de 1924, año IX, N° 3).

El respectivo contrato de locación de servicios fue firmado en Washington entre el embajador del Perú, Hernán Velarde y el propio interesado el 14 de mayo de 1924, siendo ratificado por el presidente Leguía el 30 de junio del año en curso. El comandante Taffinder –según la indicada publicación– acompañó al *Almirante Grau* a Panamá para concluir los arreglos finales de la reparación del buque, regresando al Callao para tomar el mando de las fuerzas a flote como Comandante General. Laboró hasta el 31 de marzo de 1926. Su labor como Comandante General de la Escuadra fue elogiada por Charles G. Davy ante el director de Inteligencia Naval de los Estados Unidos (Garaycochea, T. 3).

GROW, Harold Bartley

El comandante Grow nació en Greenville (Michigan) en 1891. Fueron sus padres John D. Grow y Evelyn Potter. Después



Los primeros cuatro integrantes de la Misión Naval Americana: capitán de navío Frank B. Freyer, jefe de la Misión (sentado); capitán de navío Lewis D. Causey, segundo jefe (en medio); capitán de fragata Charles G. Davy (derecha); y capitán de fragata Paul Fitzsimons (izquierda). (*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 1 octubre 1920).



Capitán de navío Frank B. Freyer, Jefe de Estado Mayor General de Marina (izquierda); doctor Lauro A. Curletti, ministro de Marina (centro); y capitán de fragata Carlos Rotalde adjunto a la Misión Naval Americana (derecha). (*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, número extraordinario, 28 julio 1921).

de efectuados sus primeros estudios en escuelas públicas, ingresó en 1908 como cadete de la Academia Naval de Annapolis, donde se graduó como oficial en 1912. Fue destinado al acorazado *Utah* en el que permaneció dos años, especializándose en radio y artillería; a bordo de dicha nave tomó parte en las primeras operaciones de desembarco en Veracruz (México). Al iniciarse la Primera Guerra Mundial, fue enviado para hacerse cargo de la Estación Radiotelegráfica en Sayville (Long Island), actuando como censor en ella. En enero de 1915 fue destinado dos años al crucero *Des Moines* en el Mediterráneo. Se encontraba en Egipto cuando Estados Unidos entró en el conflicto y, en el mismo buque, regresó a su país en junio de 1917, iniciando entonces una serie de viajes (seis) en convoy con buques mercantes a través del Atlántico: en este tiempo se desempeñó como oficial de derrota y de artillería. Ingresó a la aviación naval en la primavera de 1918. Fue enviado a Europa hasta la firma del Armisticio, actuando como oficial de armamento en el denominado "Grupo de Bombardeo del Norte", importante organización compuesta de potentes escuadrillas de combate: 72 aviones de lanzabombas diurnas y 40 aviones de lanzabombas nocturnas, haciendo un total de 112 aviones, con 200 oficiales y 5 000 hombres para su mantenimiento y protección.

Concluida la guerra, Grow regresó a su patria y prestó servicios en la Estación Naval Aérea de Hampton Roads (Virginia) hasta fines de 1919, como segundo comandante. Fue en esta época de su vida que estableció el récord mundial de vuelo en hidroaviones, permaneciendo en el aire, con un hidroplano bimotor, desde las 11:00 horas del 22 de abril hasta las 8:12 horas del día siguiente; es decir, 21 horas y 12 minutos, de las cuales las últimas nueve horas de vuelo las hizo con un solo motor. En premio de esta hazaña, se hizo acreedor de una distinción especial de la Secretaría de Marina. Desde enero de 1920 hasta principios de 1923, sirvió en las Escuadras Aéreas de la Flota de Combate. En 1922 formó parte del célebre Buró Aeronaval organizado por el capitán de navío William Mofett.

Organizó el sistema de entrenamiento de spotters aéreos de la Armada y escribió un difundido folleto intitulado *Las reglas para la Artillería Aérea* de uso generalizado en el servicio naval norteamericano. Escribió también otros opúsculos con los siguientes títulos: *Empleo táctico de los aviones navales*, *Defensa contra ataques de torpedos*, *Métodos de ataque y uso de las cortinas de humo*. Todos estos trabajos le valieron para ser reconocido a nivel mundial como una autoridad en el empleo táctico de los

servicios navales en operaciones de ataque y defensa. Antes de venir al Perú, laboró en el Servicio de la División de Proyectos de la Oficina de Aeronáutica Naval, dedicándose exclusivamente a la preparación de planos de guerra para la Aviación Naval (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, 1924, N° 1, pp. 113-115; De la Jara, 1975).

El contrato para laborar en el Perú fue firmado el 20 de diciembre de 1923 entre nuestro encargado de negocios en Estados Unidos y el indicado oficial, capitán de corbeta en servicio activo. Al año siguiente (21 de enero) fue aprobada la contratación por el gobierno peruano. En esta misma fecha fue nombrado jefe del Servicio de Aviación de la Marina y de la Estación de Hidroaviación de Ancón, siendo además miembro del Estado Mayor General de Marina (Garaycochea, T. 3).

En 1925, escribió el artículo "La Aviación es la nueva arma de la Marina" en la *Revista de Marina*, N° 4. En nuestro medio, Grow dio un enorme impulso al naciente "Cuerpo de Aviación Naval" durante los ocho años que estuvo al frente de él. En setiembre del año siguiente, a sugerencia del jefe de la Misión Naval Americana, capitán de navío Alfred G. Howe, se le renovó el contrato. En ese mismo año (1926), fueron otorgados por primera vez los brevetes de pilotos navales y se hicieron las primeras actividades comerciales aéreas en la costa, con viajes ya establecidos en forma rutinaria a Huarmey, Chimbote, Pimentel, Paita y Callao. El comandante Grow conjuntamente con el teniente 1° Leonardo Alvariño, abrieron la difícil ruta al oriente amazónico, lo que fue una verdadera hazaña con los frágiles hidroaviones de la época. En 1929, la Aviación Militar y Naval se integró en un solo Cuerpo y el comandante Grow, dentro de la nueva organización de la Marina, fue nombrado Inspector General de Aeronáutica. Sirvió hasta el 23 de diciembre de 1931 (Parra del Riego, 1998; Laguerre, 2015).

JORDAN, John N.

Por Resolución Suprema de fecha 22 de febrero de 1926, el gobierno peruano nombró al comandante John J. Jordan como director de Administración con el grado de capitán de navío y en reemplazo del comandante Emory D. Stanley. Aquí el testimonio de la *Revista de Marina* en su edición de enero-febrero de ese año: "Por Resolución Suprema ha sido nombrado Director de Administración de la Marina el Capitán de Fragata de la Armada de Estados Unidos en Misión Naval en el Perú, don John N. Jordan. El Comandante Jordan ha venido a sustituir al Comandante Emory D. Stanley, Jefe que tan brillante actuación ha tenido entre nosotros durante el desempeño de su amplia y difícil

tarea administrativa. Al saludar al Comandante Jordan, hacemos votos porque en el desempeño de sus funciones mejore aún más, si es posible, los engranajes de tan importante repartición".

Poco antes de su arribo al país, el ministro de Marina, Celestino Manchego Muñoz, autorizó abonar al flamante contratado un trimestre adelantado de sus haberes y gastos de viaje. Aquí el tenor del dispositivo:

> "Lima, 2 de enero de 1926
> Autorízase al Consulado del Perú en New York para abonar al Comandante John N. Jordan, la suma de 4 666 dólares americanos por un trimestre adelantado y gastos de viaje; aplicándose el egreso como sigue: 2 000 a la partida N° 2 y 2 666 a la partida N° 51 del Presupuesto vigente.
> Comuníquese y regístrese
>
> *MANCHEGO MUÑOZ".*

Al frente de la expresada dirección de Administración, el comandante Jordan permaneció dos años entre nosotros, culminando su vínculo laboral el 9 de enero de 1928.

BURNNET, Henry Poynter

En 1926 se contrató los servicios del capitán de corbeta Henry P. Burnnet, siendo aprobado por el gobierno peruano a través de la Resolución Suprema de fecha 4 de abril de 1927. Ese mismo día, se le nombró jefe-ayudante en submarinos y torpedos. Precisamente, su contratación –en opinión de Laguerre (2015)– respondió a la reciente adquisición de los dos primeros submarinos tipo R, pues este oficial era un reconocido y experto submarinista. Bajo este convencimiento y por ser de enorme interés para conocer la potencialidad de ataque de los submarinos, la Escuela Naval publicó a fines de 1928 el manual *Ataque de Submarinos* perteneciente a dicho oficial. Aquí el comentario de la *Revista de Marina* en su edición de enero-febrero de 1929: "Esta importante obra profesional acaba de ser impresa en los talleres tipográficos de la Escuela Naval del Perú, siendo su autor el capitán de fragata Henry P. Burnnet perteneciente a la Misión Naval Americana. La forma como está redactado el referido Manual y la claridad de los problemas expuestos para su empleo práctico proporcionará sin duda alguna una gran ayuda en el manejo de los torpedos Bliss Leavitt instalados a bordo de los flamantes submarinos. El trabajo del Comandante Burnnet es digno del mejor elogio, pues se ve en él, la competencia y el cariño por el estudio del arma a que se ha dedicado hasta hoy".

El comandante Burnnet sirvió eficientemente entre el 4 de abril de 1927 y el 21 de abril de 1930 al servicio de nuestro país; vale decir, durante tres años.

ABBOT, John Strong

La *Revista de Marina* (mayo-junio de 1926) publicó la siguiente Foja de Servicios del comandante Abbot. Nació el 19 de junio de 1882. Ingresó a la Academia Naval de Annapolis en 1899, graduándose en febrero de 1903. Entre 1903 y 1906 fue oficial de división y de guardia en los buques *New Port*, *Pretel* y *Princeton*. Fue guardia y segundo jefe de máquinas en la nave *Indiana* entre 1906 y 1907. Entre 1907 y 1909 fue jefe de máquinas y segundo comandante del buque *Des Moines*. Fue artillero en el *New York*, oficial de electricidad y ayudante inspector entre 1909 y 1912. Entre 1912 y 1915 fue segundo comandante del *Dixie* (y primer comandante durante cinco meses). Fue profesor en su *Alma Mater* entre 1915 y 1917. En 1917 fue jefe de navegación en el *Kansas*. Al año siguiente fue segundo comandante del *Connecticut*. Entre 1918 y 1919 fue segundo comandante del *Delaware*. Entre 1919 y 1921 fue ayudante del director de la Academia Naval de Annapolis. Fue comandante de la División de Destroyers N° 42 entre 1921 y 1922. En los dos años siguientes fue comandante de la División de Destroyers N° 43, viajando de la costa del Atlántico al Oriente. Como primer comandante del *Ergones*, dirigió la travesía de la China a Estados Unidos en 1924. Entre 1924 y 1925 estudió en el reputado Naval War College.

En 1926 vino al Perú, firmándose el contrato de locación de servicios a comienzos de dicho año en Washington entre el embajador del Perú, Hernán Velarde y el propio interesado. Con el grado de capitán de navío fue nombrado Comandante General de la Escuadra Peruana. Aquí la Resolución Suprema correspondiente:

> "Lima, 10 de mayo de 1926
> Nómbrase Comandante General de la División Naval al capitán de navío don John Strong Abbot, de la Misión Naval Americana, en reemplazo del de igual clase don Sherwood Ayerst Taffinder, que ha terminado su contrato, a quien se le dan las gracias por los servicios que ha prestado.
> El capitán de navío don John Strong Abbot formará, además, parte del Estado Mayor General de Marina.
> Regístrese y comuníquese
> Rúbrica del Presidente de la República
>
> *MANCHEGO MUÑOZ".*

El comandante Abbot sirvió entre el 14 de abril de 1926 y el 11 de abril de 1929, con reconocida solvencia y responsabilidad profesional, según informes oficiales de la época.

HOWE, Alfred Graham

En su edición de mayo-junio de 1926, la *Revista de Marina* publicó la siguiente Foja de Servicios del contralmirante Howe. Nació en Pennsylvania en 1878, y su padre fue el general del Ejército de los Estados Unidos, Walter Howe. En 1897 ingresó a la Academia Naval de Annapolis como cadete, de la cual egresó en 1901 y su nota de eficiencia final fue mayor de 75%. Como cadete fue miembro de los equipos de balompié y de boga de esa institución, y tomó parte en la guerra de Cuba a bordo de los buques *Newart*, *Lancaster* y *Castine*, en los combates de Daiquirí y Santiago. Fue diplomado en la Escuela de Torpedos, Minas y Explosivos de Newport; y fue calificado como buzo. De 1901 a 1902 fue encargado de una torre del acorazado *Indiana*. De 1902 a 1904 estuvo embarcado en el buque *Isla de Cuba* y como jefe de máquinas del *Annapolis* tomó parte en las acciones de Mindanao y de *Jolo*. De 1904 a 1906 estuvo en el crucero *Minneanapolis* y formó parte de la expedición astronómica a España y al África relacionada con el eclipse de sol. De 1906 a 1909 fue comandante del destroyer *Hopkins*; en el viaje de circunnavegación de la flota del almirante Evans, estuvo al mando del destroyer *Lawrence* y de la Tercera Flotilla. De 1909 a 1911 fue destinado a la Secretaría de Marina en Washington, como Subdirector de ejercicios de combate y de competencia de ingeniería. De 1911 a 1912 fue jefe de armamento del acorazado *Luisiana*. De 1912 a 1913, se desempeñó como jefe de armamento del crucero-acorazado *Tennessee* en las aguas de Asia Menor durante la segunda guerra en los Balcanes. En 1914 actuó como jefe del batallón de desembarco del *Luisiana* en Veracruz. De 1914 a 1916 fue jefe de la factoría de la Estación de Torpedos de Newport y encargado de la construcción de las primeras bombas de profundidad hechas por los Estados Unidos durante la Gran Guerra. De 1917 a 1918 fue comandante del destroyer *Conner* durante dicho conflicto; estuvo en las Azores y en Brest, y fue jefe de las escoltas de los transportes en las zonas frecuentadas por los submarinos alemanes. En 1918 ascendió a capitán de navío. Al año siguiente fue comandante del crucero *Chester* y después miembro de la comisión de inspección de los mercantes alemanes. De 1919 a 1920 fue comandante del crucero *Baltimore* y de la Flotilla de buques minadores. De 1920 a 1923 estuvo en el War Naval College donde fue diplomado y después fue miembro del Estado Mayor del mismo. De 1923 a 1926 fue Jefe del Estado Mayor de las fuerzas de las bases de la flota e hizo el reconocimiento de diferentes puertos y bahías de Alaska tanto en buques como en aeroplanos; igualmente, tomó parte en

el viaje de la flota a Australia y Nueva Zelandia. A lo largo de su carrera, recibió medallas y condecoraciones como las siguientes: cuatro medallas de campaña activa, medalla de la Gran Cruz, la Cruz Naval, Officier de la Legion d'Honneur. Asimismo, se hizo acreedor de felicitaciones especiales entre las que se cuenta una felicitación y oficio de agradecimiento del gobierno francés por el salvamento de 477 náufragos del crucero *Du Petit Thouars* hundido por un torpedo alemán durante la Primera Guerra Mundial.

La vinculación del alto oficial norteamericano con el Perú se dio del siguiente modo. Los cambios en la jefatura del Estado Mayor General de Marina –refiere Laguerre (2015)– continuaron el 18 de mayo de 1926 cuando el contralmirante Howe (jefe de la Misión Naval Americana) reemplazó al contralmirante Clark H. Woodward. El contrato respectivo fue celebrado el 13 de abril del indicado año en Washington entre el embajador peruano, Hernán Velarde y el propio interesado. Con fecha 17 de mayo, el gobierno peruano aprobó el contrato mediante la siguiente Resolución Suprema:

> "Lima, 17 de mayo de 1926
> Visto el contrato celebrado entre don Hernán Velarde, Embajador del Perú en los Estados Unidos de América, en representación del Gobierno y el capitán de navío de la Marina de Estados Unidos, don Alfred Graham Howe.
> Se resuelve:
> Apruébese dicho contrato en su forma original
> Comuníquese y archívese
> Rúbrica del Presidente de la República
>
> *MANCHEGO MUÑOZ".*

Ese mismo día, el alto oficial norteamericano fue nombrado Jefe del Estado Mayor General de Marina a través de la siguiente Resolución Suprema:

> "Lima, 17 de mayo de 1926
> Por convenir al servicio
> Se resuelve:
> Nómbrase Jefe de Estado Mayor General de Marina al contralmirante don Alfred Graham Howe, Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos de Norte América, quien se hará cargo de su puesto el día 18 del actual, en lugar del contralmirante don Clark H. Woodward, que emprenderá viaje próximamente a su país de acuerdo con su contrato, dándosele las gracias por los servicios prestados.
> Comuníquese, regístrese y archívese
> Rúbrica del Presidente de la República
>
> *MANCHEGO MUÑOZ".*

Una de las primeras acciones administrativas del contralmirante Howe, fue la de organizar a la oficialidad naval en tres grupos:



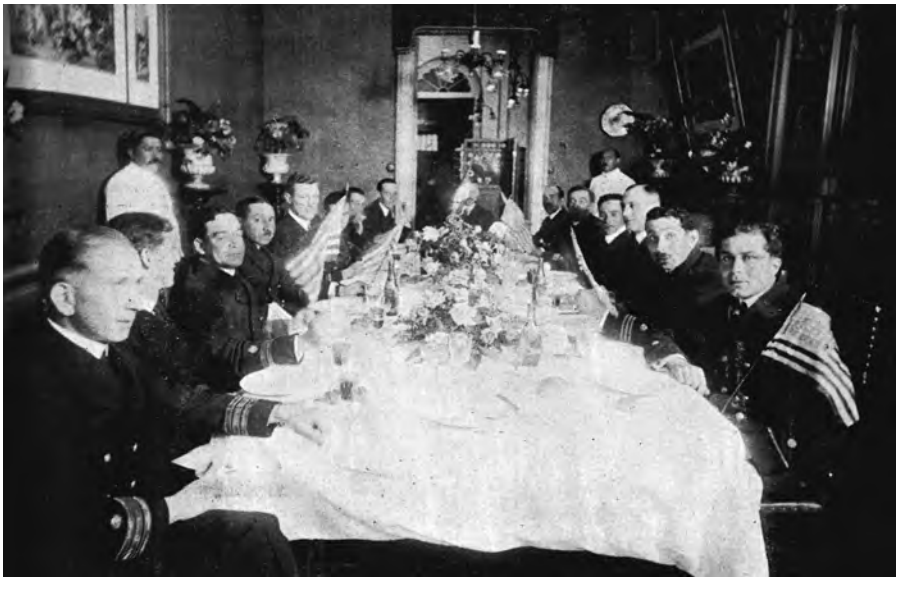
Contralmirante Alfred G. Howe, Jefe del Estado Mayor General de Marina, 1926-1928.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Arturo Núñez Chávez, ministro de Marina y miembros de la Misión Naval Americana.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Agasajo en el Centro Naval al capitán de navío Lewis D. Causey, ex Comandante General de la Escuadra y distinguido miembro de la Misión Naval Americana. Presidió la reunión el contralmirante Manuel A. Villavisencio, presidente de la institución. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Banquete ofrecido a los marinos peruanos por la Misión Naval Americana en la casa Broggi de Lima. (*Mundial. Revista Semanal Ilustrado*. Lima, 26 noviembre 1920).

Guerra, Ingeniería y Sanidad (Decreto Supremo de 11 de octubre de 1926). Al año siguiente, su contrato fue prorrogado un año más por Resolución Suprema de 5 de setiembre de 1927, merced a su buen desempeño y dedicación a tan alta responsabilidad. Justamente, en su *Memoria* de ese año el ministro de Marina, Arturo Rubio, elogió la labor del contralmirante Howe en los términos siguientes: "La Jefatura del Estado Mayor General de Marina es desempeñada por el contralmirante Alfred G. Howe, de la Misión Naval Americana, con un celo e inteligencia que me obligan a contrariar su modestia, haciendo llegar hasta vosotros su provechosa labor". Su contrato, que había sido renovado por segunda vez, concluyó el 9 de abril de 1929.

WYATT, Ben Harrison

Por Resolución Suprema de 21 de mayo de 1928, el gobierno peruano autorizó al jefe del Estado Mayor General de Marina para firmar el contrato de servicios con el comandante Ben H. Wyatt de la Misión Naval Americana. Aquí el dispositivo oficial:

"Lima, 21 de mayo de 1928
No habiendo celebrado el Embajador del Perú en Washington el contrato de locación de servicios, para el que fue autorizado por Resolución Suprema N° 1 del 2 de enero del año en curso.
Se resuelve:
1°. Anúlese la autorización concedida por Resolución Suprema N° 1 del 2 de enero del presente año.
2°. Autorízase al Jefe del Estado Mayor General de Marina, para que, en representación del Supremo Gobierno, firme el contrato de locación de servicios, según el modelo adjunto, con el Leiutenant Ben Harrison Wyatt, de la Marina de los Estados Unidos, designado para que forme parte de la Misión Naval Americana en el Perú, a fin de que preste sus servicios como Jefe de la Escuela de Hidroaviación de Ancón, con la clase de capitán de fragata.
3°. La vigencia de este contrato comenzará a regir desde el día 21 de abril de 1928, fecha de salida del Comandante don Ben H. Wyatt de su país.
Regístrese, comuníquese y archívese
Rúbrica del Presidente de la República

NÚÑEZ CHÁVEZ".

Ese mismo día, por otra Resolución Suprema, el comandante Wyatt fue nombrado jefe de la mencionada Escuela. El texto dice:

"Lima, 21 de mayo de 1928
Nómbrase Jefe de la Escuela de Hidroaviación de Ancón, al capitán de fragata don Ben H. Wyatt. El indicado Jefe formará parte, además, del Estado Mayor General de Marina.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República

NÚÑEZ CHÁVEZ".

El compromiso laboral con el expresado oficial norteamericano concluyó el 21 de abril de 1931; vale decir, que tuvo una vigencia de tres años. Durante ese tiempo, Wyatt estuvo al frente de la indicada institución educativa, "desempeñándose con esmero y eficiencia", al decir del ministro de Marina.

LUCHSINGER, John J.

A principios de 1928, este capitán de fragata se hizo cargo de la dirección de Administración en reemplazo del comandante John J. Jordan; infortunadamente, duró apenas siete meses en el cargo debido a que falleció súbitamente en la clínica Anglo Americana de Bellavista el 8 de agosto de aquel año. La *Revista de Marina* (1928) comunicó así lo sucedido: "El 8 de agosto del presente año, dejó de existir en la clínica Anglo Americana, el capitán de navío John J. Luchsinger, jefe de la Dirección de Administración de la Marina y miembro de la Misión Naval Americana al servicio del Perú. Apenas hacía siete meses que este querido y distinguido oficial se encontraba entre nosotros".

PYE, William S.

Con fecha 2 de febrero de 1929, se firmó el contrato de locación de servicios entre el comandante Pye y nuestro embajador en Washington, Hernán Velarde. Dos meses después, mediante Resolución Suprema de 8 de abril, el gobierno peruano aprobó dicha contratación. Aquí el texto del dispositivo:

> "Lima, 8 de abril de 1929
> De conformidad con la autorización concedida por Resolución Suprema N° 436 del 12 de noviembre de 1928.
> Se resuelve:
> Apruébase el adjunto contrato de locación de servicios del Capitán de Navío de la Marina de los Estados Unidos don William S. Pye.
> Comuníquese y regístrese
> Rúbrica del Presidente de la República
>
> *NÚÑEZ CHÁVEZ".*

Al día siguiente, el comandante Pye ocupó la Jefatura del Estado Mayor General de Marina con el grado de contralmirante en reemplazo del contralmirante Alfred H. Howe. La *Revista de Marina* informó al respecto: "Con fecha 9 de abril se han hecho cargo de la Jefatura del Estado Mayor General de Marina, Comandancia General de la Escuadra y Dirección de Administración de la Marina, respectivamente, los siguientes jefes: contralmirante William S. Pye, capitán de navío William O. Spears y el de igual grado John H. Gunnell".

Posteriormente, por Resolución Suprema de 10 de febrero de 1931, se prorrogó el contrato al contralmirante Pye por un año más. Permaneció en dicho cargo hasta el 13 de marzo de 1932.

SPEARS, William Oscar

Antes de su arribo al Perú, este prestigioso oficial estuvo varios años contratado como asesor de la Marina brasileña. Firmó contrato a comienzos de abril de 1929 en las instalaciones del flamante Ministerio de Marina y Aviación, firmando, en representación del gobierno peruano, el jefe de la Misión Naval Americana y jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante Alfred G. Howe (Laguerre, 2015). Por Resolución Suprema de 8 de abril del expresado año, el gobierno peruano aprobó el contrato. Aquí el texto legal:

"Lima, 8 de abril de 1929
De acuerdo con la autorización concedida por Resolución Suprema N° 137 de fecha 27 de marzo último.
Se resuelve:
Apruébase el adjunto contrato de locación de servicios del capitán de la Marina de los Estados Unidos, don William Oscar Spears.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República.

NÚÑEZ CHÁVEZ".

El comandante Spears se desempeñó como Comandante General de la Escuadra, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval e Inspector General de Marina. Por Resolución Suprema de 10 de febrero de 1931 se le prorrogó el contrato por un año con el grado de contralmirante y como Jefe de la Misión Naval Americana.

GUNNELL, John Henry

El respectivo contrato de locación de servicios fue firmado entre el contralmirante Alfred G. Howe, Jefe del Estado Mayor General de Marina y representante del gobierno peruano y el propio comandante John H. Gunnell, en el Ministerio de Marina y Aviación. Días después por Resolución Suprema de 8 de abril de 1929 el presidente Leguía aprobó el contrato. Aquí el texto:

"Lima, 8 de abril de 1929
De acuerdo con la autorización concedida por Resolución Suprema N° 137 de fecha 27 de marzo último.
Se resuelve:
Apruébase el adjunto contrato de locación de servicios del capitán del Supply Corp. de la Marina de los Estados Unidos, don John Henry Gunnell.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República

NÚÑEZ CHÁVEZ".

Al comandante Gunnell se le encargó la dirección de Administración. Una de sus primeras acciones (16 de abril de 1929) fue la firma del contrato con la Svenska Aktiebolaget Gassacumulator de Suecia para la instalación y suministro de un faro de tercer orden para Punta Agujas por un valor de 2 505 libras esterlinas. Laboró en dicha dependencia entre el 9 de abril de ese año y el 13 de marzo de 1932.

Relación de los miembros de la Misión Naval Americana (1920-1932)

Nro. De Orden	Nombres	Clase en la Armada Peruana	Fecha del nombramiento	Fecha del término de los servicios	Cargos desempeñados
1	Frank Barrows FREYER	Capitán de Navío y Contralmirante	01 Jul. 20	15 Set. 23	Jefe del Estado Mayor General de Marina
2	Charles Gordon DAVY	Capitán de Fragata y de Navío	01 Jul. 20	02 Set. 30	Director de la Escuela Naval del Perú
3	Lewis Dean CAUSEY	Capitán de Navío	01 Jul. 20	01 Jul. 22	Comandante General de la Escuadra
4	Paul FITZSIMONS	Capitán de Fragata	01 Jul. 20	28 Mar. 21	Ayudante
5	James A. BULL	Capitán de Fragata	01 Nov. 20	01 Nov. 22	Director de Administración
6	Emory D. STANLEY	Capitán de Fragata y de Navío	20 Set. 22	19 Mar. 26	Director de Administración
7	Clark Howell WOODWARD	Contralmirante	01 Ago. 23	31 Mar. 26	Jefe del Estado Mayor General de Marina
8	Harold Bartley GROW	Capitán de Fragata y de Navío	27 Dic. 23	23 Dic. 31	Inspector General de Aeronáutica
9	Sherwood A. TAFFINDER	Capitán de Navío	29 May. 21	31 Mar. 26	Comandante General de la Escuadra

10	John N. JORDAN	Capitán de Navío	27 Ene. 26	09 Ene. 28	Director de Administración
11	John Strong ABBOT	Capitán de Navío	14 Abr. 26	11 Abr. 29	Comandante General de la Escuadra
12	Alfred Graham HOWE	Contralmirante	21 Abr. 26	09 Abr. 29	Jefe del Estado Mayor General de Marina
13	Henry Poynter BURNNET	Capitán de Fragata	04 Abr. 27	21 Abr. 30	Jefe Ayudante de Submarinos y Torpedos
14	Ben Harrison WYATT	Capitán de Fragata	21 May. 28	21 Abr. 31	Jefe del Centro de Hidroavión de Ancón
15	John J. LUCHSINGER	Capitán de Navío	06 Ene. 28	08 Ago. 28	Director de Administración (falleció en Lima en pleno ejercicio del cargo).
16	William S. PYE	Contralmirante	09 Abr. 29	13 Mar. 32	Jefe del Estado Mayor General de Marina y Director de la Escuela Superior de Guerra Naval
17	John Henry GUNNELL	Capitán de Navío	09 Abr. 29	13 Mar. 32	Director de Administración
18	William O. SPEARS	Capitán de Navío y Contralmirante	09 Abr. 29	13 Mar. 32	Comandante General de la Escuadra Director de la Escuela Superior de Guerra Naval e Inspector General de Marina.

FUENTE: Parra del Riego, *La Misión...*, 1998, pp. 113-114.

Principales cargos ocupados por los miembros de la Misión Naval Americana (1920-1932)

Jefes del Estado Mayor General de Marina:	
Contralmirante Frank B. Freyer	1921-1923
Contralmirante Clark H. Woodward	1923-1926
Contralmirante Alfred G. Howe	1926-1929
Contralmirante William S. Pye	1929-1930
Jefes de la División Naval y Comandancia General de la Escuadra:	
Capitán de navío Lewis D. Causey	1920-1922
Capitán de navío Sherwood A. Taffinder	1924-1926
Capitán de navío John S. Abbot	1926-1929
Capitán de navío William O. Spears	1929-1933
Inspector General de Marina:	
Contralmirante William O. Spears	1929-1933
Inspector General de Aeronáutica:	
Capitán de navío Harold B. Grow	1923-1931
Directores de Administración:	
Capitán de fragata James A. Bull	1920-1922
Capitán de navío Emory D. Stanley	1922-1926
Capitán de navío John N. Jordan	1926-1928
Capitán de navío John J. Luchsinger	1928 (por meses)
Capitán de navío John H. Gunnell	1929-1932
Director de la Escuela Superior de Guerra Naval:	
Contralmirante William S. Pye	1929-1932
Director de la Escuela Naval del Perú:	
Capitán de navío Charles G. Davy	1920-1930
Jefe del Centro de Hidroaviación de Ancón:	
Capitán de fragata Ben H. Wyatt	1928-1931
Jefe ayudante de submarinos y torpedos:	
Capitán de fragata Henry P. Burmnet	1927-1930

FUENTE: Parra del Riego...*La Misión*... 1998, pp. 112-113).

4. LA MISIÓN NAVAL AMERICANA Y SU MÚLTIPLE Y FECUNDA LABOR REALIZADA EN EL SENO DE LA INSTITUCIÓN NAVAL: SIGNIFICADO HISTÓRICO

Desde los lejanos días del Oncenio hasta los tiempos actuales, la opinión acerca de la labor cumplida por la Misión Naval Americana, en términos generales, ha sido considerada positiva y encomiable desde todo punto de vista; en especial, la tarea realizada por el comandante Charles Gordon Davy en el seno del *Alma Mater* de la oficialidad peruana. Así lo atestiguan fehacientemente diversos testimonios de personas vinculadas al sector marino tanto de ayer como de hoy. Por ejemplo, en una entrevista concedida a la revista *Mundial* en octubre de 1921 (casi al año del arribo de los marinos norteamericanos), el flamante ministro de Marina, capitán de navío Ramón Valle Riestra, opinó de manera totalmente favorable sobre la presencia y accionar de la indicada Misión (entrevista ya glosada en apartados precedentes)[23].

Tres años después, en 1924, el ilustre historiador naval piurano, capitán de fragata Manuel I. Vegas García, escribió: "La Misión Naval de oficiales de los Estados Unidos que llevan ya cuatro años entre nosotros, ha contribuido esencialmente al progreso de la Marina de Guerra del Perú". Ese mismo año, en su *Memoria* anual el ministro del Ramo, Fermín Málaga Santolalla, expresó: "La Misión Naval Americana ha continuado prestando sus valiosos servicios para el progreso sistemático y para el desarrollo ordenado de nuestra Armada, siendo su jefe el contralmirante Clark H. Woodward. Durante el periodo que reseño, ha aumentado su personal con dos miembros más, los capitanes de navío Sherwood A. Taffinder y Harold B. Grow. De acuerdo con la organización pertinente, la Misión Naval Americana constituye el Estado Mayor General de Marina, ente que centraliza todo el funcionamiento de la institución naval. El Jefe del Estado Mayor General opera solo bajo las órdenes del Ministro, del cual es consejero técnico. Con el apoyo de los marinos contratados, se espera benéficos resultados en el futuro para la Marina de Guerra del Perú".

Pero, la satisfacción también alcanzó a Palacio de Gobierno. En su *Mensaje* de 1925, el presidente Leguía señaló: "La Misión Naval Americana continúa prestando sus servicios y respondiendo, como en años anteriores, a la confianza en ella depositada". Al año siguiente (*Mensaje* de 1926) manifestó: "La labor de la Misión Naval Americana continúa de manera exitosa, correspondiendo

así a las expectativas que el Gobierno y el país han cifrado en ella. Terminado el contrato del contralmirante Clark H. Woodward, fue designado por el gobierno de los Estados Unidos para reemplazarle el de igual clase, Alfred G. Howe, que ya se encuentra ejerciendo responsablemente las funciones de Jefe del Estado Mayor General de Marina". Un año después (*Mensaje* de 1927) expresó: "La Misión Naval Americana, presidida hoy por el contralmirante Alfred G. Howe, continúa satisfaciendo las expectativas que tuvo mi Gobierno al contratarla. El comandante Henry P. Burnett, especialista en sumergibles se ha incorporado a ella". Al año siguiente (*Mensaje* de 1928) señaló: "La Misión Naval Americana, que cumple sus deberes con austeridad y eficiencia, ejerce su benéfica influencia en nuestra Armada desde todo punto de vista. Se ha renovado por un año más el contrato celebrado con el contralmirante Alfred G. Howe, Jefe de la Misión; y los nuevos miembros de ella, comandantes John J. Luchsinger y Ben H. Wyatt, venidos para desempeñar las funciones de Director de Administración y Jefe de la Escuela de Hidroaviación de Ancón, respectivamente, se encuentran ya prestando sus invalorables servicios". Finalmente, en su *Mensaje* de 1929 expresó: "La Misión Naval Americana sigue aportando el contingente de su eficiencia y laboriosidad con loable celo. Ha recaído la Jefatura de la Misión en el prestigioso Jefe de la Marina de los Estados Unidos, contralmirante William S. Pye, de cuyos conocimientos y experiencia espera nuestra Armada iniciativas saludables para su futuro desarrollo. Dicho jefe ha reemplazado al contralmirante Alfred G. Howe. Igualmente, la Misión está integrada por el capitán de navío John H. Gunnell como Director de Administración, en reemplazo del de la misma clase, John J. Luchsinger, que falleció repentinamente; el capitán de navío William O. Spears como Comandante General de la Escuadra, en lugar del de la misma clase John S. Abbot, cuyo contrato venció; el capitán de navío Harold B. Grow como Inspector General de Aeronáutica; el capitán de navío Charles G. Davy como Director de la Escuela Naval; el capitán de fragata Henry P. Burnnet como ayudante en torpedos y submarinos; el Capitán de Fragata Ben H. Wyatt como comandante de la Base de Hidroaviación de Ancón"[24].

Después de todos estos testimonios elogiosos, en 1959 el entonces ministro de Marina, vicealmirante Guillermo Tirado Lamb, en carta al almirante Arleigh Burke, jefe de Operaciones Navales de la Marina Norteamericana, expresó a manera de remembranza y gratitud: "Soy testigo excepcional de los remarcables logros de las misiones navales de Estados Unidos en mí país desde 1920 cuando la

primera Misión Naval, presidida por el comandante Frank B. Freyer, se estableció en el seno de nuestra institución naval, habiendo sido el suscrito entonces alumno de la Escuela Naval del Perú. Desde esa época, hasta el presente (casi cuarenta años) he encontrado en todas las misiones navales estadounidenses, sin excepción alguna, un deseo siempre presente de cooperar íntimamente con la Marina Peruana. Dichas misiones han demostrado la más alta calidad de eficiencia, mística, lealtad y una tremenda capacidad de trabajo en beneficio de nuestra Armada. La Marina Peruana y mi país, se encuentran en deuda y profundamente agradecidos de la Marina de los Estados Unidos debido a sus misiones navales, por las invalorables enseñanzas derivadas de su exhaustiva labor con nosotros y por la ayuda prestada para modelar el alto estándar de eficiencia de la Marina Nacional. Me enorgullece mencionar que las misiones navales de Estados Unidos son responsables, en el más alto grado, de nuestro eficiente estado de presteza institucional. Además de la asistencia técnica, que siempre ha superado nuestras más altas expectativas, las misiones navales norteamericanas han sido, y continúan siéndolo, embajadores oficiales de buena voluntad y acercamiento. A través de su amistad hemos aprendido a apreciar y a admirar a su Gran Nación y, especialmente, a su digna Marina".

Años después, el historiador naval, José Valdizán Gamio (1962), al referirse al accionar y al sentido histórico de la Misión Naval Americana escribió: "En la estupenda política naval emprendida por el presidente Leguía a partir de 1919, sin duda alguna, el asesoramiento de los Estados Unidos a través de la Misión Naval jugó un rol de primerísima trascendencia. En efecto, desde el arribo del capitán de navío Frank B. Freyer, su primer jefe, hasta los tiempos actuales, en forma casi ininterrumpida, nuestra institución naval ha contado siempre con la cooperación eficaz de connotados marinos de aquel país, con óptimos resultados. Entre todos ellos destaca, en forma preponderante, el nombre inolvidable de quien tanto hiciera por la Escuela Naval del Perú, frente a cuyos destinos estuvo, y por nuestra Marina de Guerra en general: el capitán de navío Charles Gordon Davy".

Pero ¿qué razones han primado para llegar a este casi consenso de opinión favorable?, ¿por qué el presidente Leguía brindó un respaldo inconmensurable a los miembros de la Misión Naval?, ¿qué obstáculos tuvieron que afrontar inicialmente los oficiales norteamericanos?, ¿cuál fue la actitud asumida por dichos oficiales frente al levantamiento de Sánchez Cerro en Arequipa contra Leguía? A continuación, esbozamos algunas respuestas a estas y otras interrogantes.

Como ya se dijo anteriormente (véase nota N° 3 del presente capítulo), a lo largo del régimen de la "Patria Nueva" diversas entidades del aparato estatal fueron copadas por funcionarios estadounidenses. Un caso *sui generis* en el aspecto castrense –observa Laguerre (2015)– se presentó en la Armada, donde los marinos de ese país no solo tuvieron mando ejecutivo y directo, sino también un amplio e irrestricto respaldo gubernamental. En este sentido, sus consejos y decisiones no tuvieron restricciones para concretarse, convirtiéndose en los verdaderos jefes de la institución naval. Recordemos que desde un comienzo dichos oficiales fueron asignados a los cargos más emblemáticos de ella: Freyer en la flamante jefatura del Estado Mayor General de Marina; Davy en la dirección de la Escuela Naval; Causey en la Comandancia General de la Escuadra; Bull en la dirección de Administración; y así sucesivamente hasta 1933 en que concluyó su presencia en nuestro país[25]. Esta ubicación clave en los puestos expectantes de la Armada les permitió realizar un pronto diagnóstico de la situación y llevar a cabo las primeras mejoras en la Escuadra, en la Escuela Naval, en la Escuela de Hidroaviación de Ancón y en la organización interna en general. Obviamente, estas desmesuradas concesiones o prerrogativas causaron al principio –como ya se dijo también– cierto malestar y rechazo entre algunos jefes considerados como de "mayor antigüedad" (sobrevivientes de la guerra de 1879) y vinculados al modelo militar francés que consideraban "más adecuado a nuestra realidad"[26]; para ello, contaron con el respaldo político del entonces ministro de Marina, Lauro A. Curletti (10 de marzo de 1921-16 de setiembre de 1921) que, a la postre, fue removido a otro Ministerio por esta causa[27].

En esta línea de oposición o resistencia a la Misión Naval Americana, el caso del capitán de navío José María Olivera Arbulú, es relevante destacar, pues significó –en palabras del propio Clark H. Woodward, jefe del Estado Mayor General de Marina (1923-1926)– "el más difícil de lidiar durante este periodo". Olivera –en su opinión– era un "tenaz opositor a la labor de los marinos norteamericanos". Había servido como prefecto en el Cusco y su buena labor le mereció el reconocimiento del mismo Leguía, quien le prometió el ascenso a contralmirante. En su edición del 23 de enero de 1925, la revista *Mundial* dirigida por Andrés A. Aramburú escribió al respecto: "Según nuestros informes de Palacio, el comandante José M. Olivera va a ser propuesto por el Ejecutivo para la alta clase de contralmirante. Nada más justo que aplaudir este propósito, pues el mencionado oficial es un



Contralmirante José María Olivera, quien como capitán de navío mostró una actitud crítica frente al quehacer de la Misión Naval Americana. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

marino de larga y meritoria carrera y su vida profesional registra muy brillantes servicios a la Nación". Sin embargo, cuando en 1925 la terna de ascenso llegó al jefe de la Misión Naval, este consideró que el indicado oficial no se encontraba apto para ello. No obstante, la influencia de Olivera se evidenció cuando posteriormente doce diputados lograron aprobar una resolución de ascenso en el año 1926, pasando al retiro cuatro años más tarde, después de haber servido como prefecto del departamento de Arequipa (Ortiz y Castañeda, 2007).

Como se puede apreciar, el cambio promovido por la Misión Naval Americana no fue sencillo ni exento de dificultades, pues se tuvo que vencer ciertas resistencias doctrinales y, sobre todo, culturales al interior del seno institucional. Hubo fricciones generacionales e intrigas grupales, con las inevitables envidias, pugnas y resentimientos; pero, a la larga, el resultado –anota Laguerre (2015)– fue ir dejando atrás el desorden y la ausencia de planes de mediano y largo plazo, para comenzar a dar continuidad al crecimiento ordenado de la institución naval en su conjunto. Sobre las mencionadas intrigas, en el documento N° 73 de la Oficina de Inteligencia Naval de la Misión (fechado el 1° de noviembre de 1928 y dirigido al director de Inteligencia Naval de Estados Unidos), el contralmirante Woodward, entre otras cosas, afirmaba: "El aspecto más problemático de la tarea de la Misión Naval es la intriga, característica particular de la gente, es decir, inventar historias sin fundamento alguno ni asidero real". Sin embargo, en el mismo informe expresaba: "La Misión encontró voluntad y apoyo permanente en el Presidente del Perú" (citado por Laguerre, 2015).

En resumen, la labor de la Misión Naval Americana, que se prolongó un poco más del final del Oncenio, esbozó, a largo plazo, un nuevo perfil profesional en los oficiales que sirvieron en la Armada de entonces o se formaron durante su estadía en nuestro país. Su labor, orientada con responsabilidad y acierto, logró cambios y maneras de pensar que actualmente forman parte de la valorada tradición naval y que permanecen casi intactos (Llosa Pazos, 2005). Asimismo, la praxis y el estilo que impregnaron a la organización naval peruana crearon una conciencia moderna de cómo dirigir los destinos de la Marina de Guerra con cara al futuro. Esta doble transferencia (educacional y de ethos) se mezcló con la propia "genética naval peruana", produciendo una Armada constituida por oficiales orgullosos de sus raíces, pero con las miras puestas en el progreso y la modernidad (Laguerre, 2015).

Por otro lado, supieron dictar disposiciones y reglamentaciones que reemplazaron a las viejas y muchas de ellas obsoletas normativas e imprimieron un toque de modernización que fue llevando a nuestra Marina a la altura de otras más adelantadas, a fin de que los oficiales pudieran hablar el mismo idioma en lo que se refería a tecnología y ciencias del mar. Impulsaron una reforma integral del sistema administrativo de la Armada; reorganizaron la Escuadra; dieron recomendaciones para la adquisición de unidades navales en conformidad con nuestros requerimientos y capacidad económica; modernizaron los equipos e instalaciones en general; orientaron e intensificaron la calidad de la instrucción; establecieron el sistema rotativo de puestos y comandos; crearon soportes logísticos; organizaron y capacitaron a los pilotos de la hidroaviación naval; dictaron medidas para la legislación interna de la institución; crearon la Escuela Superior de Guerra Naval; fundaron el Servicio de Comunicaciones Navales; establecieron los viajes de práctica y entrenamiento para los cadetes de la Escuela Naval (los llamados "Cruceros de Verano"); activaron la capacitación y formación del personal subalterno; propugnaron los vuelos a la selva; reorganizaron el Servicio de Sanidad de la Armada; impulsaron las maniobras aéreo-navales; aconsejaron e impulsaron la creación del nuevo Ministerio de Marina y Aviación, el mismo que fue creado en 1929 (Valdizán, 1962).

Por su trato, corrección, prudencia y su gran capacidad de trabajo, estos jefes navales norteamericanos (que gozaron –repetimos– de una ilimitada libertad otorgada por el presidente Leguía) crearon una atmósfera de verdadera empatía, cordialidad y respeto que contagió a los nuestros. Por otro lado, impulsaron una nueva dinámica que redundó en la reorganización de su estructura interna; estructura que fue más homogénea al unificarla en su solo Cuerpo de Oficiales y abrir un horizonte más amplio en el quehacer tecnológico y científico. En este sentido, la resistencia que hubo inicialmente contra la Misión Naval Americana se fue diluyendo ante la evidencia de los actos que llevó a cabo con prudencia y con un acento netamente profesional, sin intervenir ni mediar en asuntos domésticos de carácter, principalmente, político (Parra del Riego, 1998).

Sin embargo, ¿puede decirse que, a la larga, no se produjo una infiltración política e ideológica norteamericana dentro del seno de la Marina de Guerra? De acuerdo a Laguerre (2015), lo cierto es que el oficial de Marina peruano con el

correr del tiempo se fue identificando más con el pensamiento y el actuar de los norteamericanos, puesto que les abrieron las puertas de sus centros académicos con diversas facilidades y mucha amplitud de criterio; además, influían las adquisiciones de unidades de guerra en ese país en términos de capacitación y adiestramiento, creándose una dependencia logística que perduró hasta poco antes del advenimiento del citado general Juan Velasco Alvarado[28]. A pesar de ello –anota el citado autor– los herederos de la década del veinte retransmitieron, a su vez, las bases del profesionalismo, dedicación, lealtad y sobriedad, a las siguientes generaciones de marinos peruanos. De este modo –concluye– la influencia estadounidense no terminó con la despedida del contralmirante William O. Spears en el Centro Naval del Callao en marzo de 1932, sino que quedó grabada tanto en la mentalidad de las promociones graduadas durante la brillante gestión del comandante Charles G. Davy, como en la de aquellos que sirvieron a órdenes de los diferentes miembros de la Misión Naval Americana. A continuación, transcribimos el testimonio del contralmirante Federico Salmón de la Jara (2005), testigo y protagonista de esos lejanos días. Dice: "A partir del arribo de la Misión Naval Americana, nuestra institución dio un decisivo paso hacia la modernidad, incorporando nuevos reglamentos, directivas y sistemas de Estado Mayor. Así, se creó la Escuela Superior de Guerra Naval; la Escuela de Aspirantes para los marineros, los que, tras un breve periodo de enseñanza y entrenamiento, pasaban a formar parte de las dotaciones de los buques. Se dio inicio a los Cruceros de Verano, que comprendían navegaciones a lo largo del litoral y aún hasta el golfo de Panamá, en Balboa, cuando se requería realizar la carena de las naves, pues entonces no se contaba con el Dique Seco ni con el Arsenal, hoy Base Naval del Callao. La oficialidad y el personal subalterno lograron un importante y notorio progreso en profesionalismo y práctica en el mar. En el verano de 1930, la Escuadra, con los dos cruceros y los cuatro submarinos, realizó una memorable travesía con destino al puerto de Valparaíso (Chile), un viaje que hubiera resultado inimaginable hasta antes de la firma del Tratado de 1929. Esta significativa visita originó gran revuelo en el vecino país, donde las autoridades y la gente del puerto, no dudaron en brindarle un caluroso recibimiento y una cordial estadía durante su permanencia en aguas chilenas".

Sobre el levantamiento de Sánchez Cerro en agosto de 1930 y la actitud de los marinos norteamericanos, se puede

decir lo siguiente. A esa fecha, la Misión Naval Americana ya había cumplida una década de permanencia y actuación en nuestro país. Durante ese tiempo –ya lo hemos dicho– evitaron tener injerencia en los asuntos políticos internos; además, las cláusulas de sus contratos les prohibían involucrarse en hechos desestabilizadores como guerra civil, golpes de Estado, sublevaciones, motines, etc. Al ocurrir el indicado levantamiento, la norma conductual no varió, salvo un caso aislado y de excepción: el del capitán de navío Harold B. Grow (véase el capítulo II, apartado 12 del volumen 1 del presente tomo). En efecto, no obstante que, oficialmente, ya no era miembro de la Misión Naval Americana (renunció en diciembre de 1926 y firmó un contrato particular para trabajar como director general de la Aviación del Perú, ejerciendo autoridad sobre la aviación del Ejército y la civil), no hizo caso a la orden del contralmirante William S. Pye, jefe del Estado Mayor General de Marina y el 23 de agosto comandó (por orden de Leguía) una pequeña escuadrilla de tres aviones hacia Arequipa con el objeto no solo de arrojar propaganda contrarrevolucionaria, sino también de amedrantar a los revoltosos con el lanzamiento de una bomba (Villanueva, 1977). Grow fue arrestado (lo mismo que Elmer Faucett) en Camaná, siendo liberado después por presión del gobierno norteamericano, cuando Sánchez Cerro se estableció en Palacio de Gobierno.

No obstante, este episodio –repetimos aislado y fuera del alcance de la jefatura de la Misión Naval Americana– el contralmirante César Bielich (flamante ministro de Marina de la Junta de Gobierno del militar piurano) solicitó al contralmirante Pye que los marinos estadounidenses bajo sus órdenes se mantuvieran en sus cargos y funciones; lo que revela que la actitud del nuevo gobierno fue de apertura y satisfacción frente a su presencia y labor desempeñada. Sin embargo, ante lo confuso de la situación política, Pye solicitó a la Junta liberar temporalmente a dichos oficiales de las funciones correspondientes desde tiempo atrás[29]. Con anterioridad a este evento, la embajada norteamericana en Lima informó, vía telegrama, a la Secretaría de Estado (bajo la dirección de Henry L. Stimson), que había advertido a los marinos y a los ciudadanos estadounidenses en el Perú "abstenerse de participar en cualquier bando de la insurrección iniciada en Arequipa". Al volverse caótica la situación, solicitó más tarde "analizar la posibilidad de enviar buques de la

Armada estacionados en Panamá hacia el Perú con la finalidad de velar por la seguridad e intereses de sus ciudadanos". Esta idea –sostiene Laguerre (2015)– fue conversada con los representantes de Inglaterra y de Chile en la capital peruana, para que sus países también enviasen naves de guerra en caso la situación de tensión social se escapase de las manos de la Junta de Sánchez Cerro. El argumento esgrimido por John Mayer (de la embajada estadounidense) fue la "Solidaridad Panamericana".

Instalado ya el gobierno de Sánchez Cerro en Lima, por Resolución Suprema de fecha 5 de setiembre de 1930, resolvió que se constituyera una Junta Consultiva, a órdenes del ministro de Marina y Aviación y conformada por los miembros de la Misión Naval Americana. Aquí el tenor del dispositivo:

> "Lima, 5 de setiembre de 1930
> Debiendo el Gobierno utilizar los servicios de la Misión Naval Americana durante el tiempo que le falta para la terminación de su contrato.
> Se resuelve:
> Los miembros de la Misión Naval Americana constituirán una Junta Consultiva a órdenes del Ministro del Ramo, sin perjuicio de llenar cualquiera otra comisión profesional o técnica que, en ese orden, les encomienden, individual o colectivamente, el Jefe del Portafolio.
> Regístrese y comuníquese
> Rúbrica del Presidente de la República
>
> *ROTALDE".*

Año y medio después, por Decreto Supremo de 25 de enero de 1932, el mismo gobierno (ahora ya con carácter constitucional) estableció las funciones que deberían desempeñar los integrantes de la Misión Naval Americana en nuestro país. Aquí el dispositivo legal:

> "EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.
> CONSIDERANDO:
> Que conviene utilizar mejor los servicios de la Misión Naval Americana para que estos puedan ser eficientemente aprovechados para mejorar la instrucción y organización de la Marina;
> DECRETA:
> Art. 1°.- La Misión Naval Americana asesorará y prestará su ayuda técnica cooperando con el Ministro de Marina y Aviación, el Jefe del Estado Mayor General de la Marina y con los Jefes de Fuerzas Navales y Dependencias de la Marina, en todos los asuntos referentes a organización, instrucción y administración, para tender a acrecentar las condiciones de eficiencia de la Armada.
> Art. 2°.- La Misión Naval Americana hará inspecciones cuando lo ordene el Ministro del Ramo o lo solicite el Jefe del Estado Mayor General de Marina a los buques, dependencias o servicios de la Armada, dando cuenta después, de su resultado.
> Art. 3°.- El Jefe de la Misión tendrá especialmente las siguientes atribuciones:

a. Asesorar al Ministro de Marina y Aviación.
b. Cooperar con el Jefe del Estado Mayor General de Marina y los Jefes de dependencias del Ministerio, en la organización de las diversas oficinas y cooperar con ellos en el ejercicio de sus funciones.
c. Cuando el Ministro de Marina o el Jefe del Estado Mayor General desee que se le informe especialmente sobre las condiciones de una unidad o dependencia de la Armada el Jefe de la Misión practicará una inspección extraordinaria, dando cuenta de su resultado.
d. Supervigilar las labores de los demás miembros de la Misión.
e. Organizar la instrucción técnica de los oficiales y tripulantes de las diversas especialidades.

Art. 4°.- Uno de los miembros de la Misión Naval Americana estará particularmente encargado de las siguientes funciones:

a. Asesorar técnicamente y cooperar con el Comandante General de la Escuadra para que la organización, operaciones y entrenamiento de la Escuadra se hagan de acuerdo con los últimos métodos aprobados.
b. Asesorar técnicamente y cooperar con el Comandante de la División de Submarinos, respecto a la organización, operaciones, entrenamiento y reparaciones de los submarinos.
c. Acompañar al comandante General de la Escuadra o al Comandante de la División de Submarinos en las inspecciones trimestrales, elevando un informe sobre ellas, y hacer las inspecciones extraordinarias que desee el Ministro del Ramo o el Jefe del Estado Mayor General de la Marina.
d. Cooperar con el Comandante de la Base Naval de Submarinos en la organización y operaciones especialmente en lo que se refiere a reparaciones de los submarinos.
e. Cooperar con el Jefe de la Misión en todas las obligaciones prescritas en el artículo 3º. del presente Decreto, particularmente en las cuestiones referente a submarinos.
f. Cooperar con los distintos Jefes del Ministerio para formular los diversos Reglamentos.

Art. 5°.- Uno o varios Oficiales de la Armada serán puestos a órdenes de la Misión Naval Americana para prestarle su colaboración.

Art. 6°.- Se asignará a la Misión Naval Americana, una oficina en el Ministerio del Ramo, y el número de furrieles y ordenanzas necesarios.

Art. 7°.- todos los Oficiales de la Armada, deberán colaborar en la mejor forma posible con la Misión Naval Americana a fin de conseguir aumentar la eficiencia de la Armada.

Art. 8°.- Cuando el Jefe o un Miembro de la Misión pase Inspección el Jefe de las fuerzas, unidad o dependencia inspeccionada le dará toda clase de facilidades para el desempeño de su misión, ya sea que esta inspección haya sido o no anunciada.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima a los veinticinco días del mes de enero de mil novecientos treintaidós.

LUIS M. SÁNCHEZ CERRO
ALFREDO BENAVIDES".

Principales logros y realizaciones de la Misión Naval Americana (1920-1930)

- Creación de la Comandancia General de la Escuadra y de la División de Submarinos.
- Cambio del uso del carbón, como combustible, a petróleo en los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*.
- Reglamentación del uso de los cordones del Estado Mayor
- Reglamentación de la denominación de las unidades de la Armada con las siglas B.A.P. (Buque Armada Peruana).
- Reglamentación de los toques de corneta en buques y bases
- Reglamentación de las características de los buques y dependencias
- Organización interior y rutina diaria en buques y dependencias
- Vigencia de los libros de bitácora y máquinas
- Creación de un sistema de rotación en el comando de buques para oficiales
- Creación de la Escuela de Aprendices Navales
- Intervención para la compra de submarinos en Estados Unidos
- Instalación e implementación del sistema de comunicaciones inalámbricas en buques y dependencias y en el litoral.
- Señalamiento horario en coordinación con Washington (Hora Oficial)
- Apoyo a la Aviación Naval
- Establecimiento del sistema de registros médicos del personal
- Reglamentación para el personal subalterno
- Creación del sistema de almacenes
- Reglamentación de las inspecciones del material
- Creación de zonas militares en la costa para servicios y ejercicios de tiro para los buques.
- Reglamentación del saludo al pabellón a bordo de los buques
- Creación e Implementación de los "Cruceros de Verano" para prácticas de cadetes y personal embarcado.
- Construcción del Apostadero Naval de San Lorenzo
- Construcción de la Estación de Submarinos en la isla de San Lorenzo
- Conversión de la Estación de San Lorenzo en Base Naval
- Creación de la Base Naval de Ancón
- Organización de la Aviación Militar en el Perú
- Impulso a la Flotilla Fluvial de Iquitos y el Servicio de Hidroaviación en la Montaña.
- Implementación del Servicio de Hidrografía y Faros
- Confección del nuevo reglamento interno para la Dirección de Administración.
- Reglamentación del uso de las Cámaras de Oficiales de los buques y dependencias.
- Disposiciones sobre el nuevo reglamento de uniformes
- Impulso del nuevo reglamento de tiro para armas menores
- Disposiciones para uso de la espada
- Preparación (a través de la División Naval) del libro de bitácora para uso en los buques.

(FUENTE: Parra del Riego... *La Misión*... 1998, pp. 110-112)

NOTAS AL CAPÍTULO VI

1. Sobre este tema de enorme trascendencia en la historia contemporánea e institucional de la Marina de Guerra del Perú, es útil la consulta, entre otras, de las publicaciones que a continuación se mencionan. León Garaycochea: *Legislación Naval. Recopilación de las*…; Jorge Ortiz Sotelo: "El Capitán de Navío Charles Gordon Davy y la Misión Naval Norteamericana en el Perú". En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 1987-1990, Nº 8-9; Jorge Parra del Riego Endara: "La Misión Naval Americana en el Perú". *En: Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 1998, N° 17; Michel Laguerre Kleimann: *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana (1919-1930)*. Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2015. Asimismo, es importante la revisión de las *Memorias* de Marina y de la *Revista de Marina* de aquellos años. En el archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú se guarda la documentación (copias xerográficas) de los informes reportados al Office Naval Intelligence correspondientes a nuestro periodo y cuya consulta, igualmente, resulta de enorme utilidad.
2. Acerca de la presencia e influencia de las misiones navales en el denominado "Eje ABC" (Argentina, Brasil, Chile) puede decirse lo siguiente. En 1911 la Armada chilena contrató a un grupo de oficiales de la Real Marina Británica en calidad de asesores. Por su parte, durante la Primera Guerra Mundial, Brasil tuvo una comisión naval estadounidense asesora en temas relacionados con la Escuela Superior de Guerra Naval, aviación, destructores y entrenamiento de artillería. Posteriormente, contrató tanto a oficiales ingleses como norteamericanos, provocando una dicotomía de influencias. Hacia 1928, había 15 oficiales de esta última nación asesorando a la Armada brasileña. En cuanto a Argentina, ella se mantuvo independiente de la influencia de misiones extranjeras (Laguerre, 2015).
3. Hay que recordar que durante el Oncenio la injerencia norteamericana se hizo presente en distintos ámbitos de la vida nacional: en la economía, la salud, el quehacer internacional, la cultura material, el periodismo, la vida naval, el servicio aéreo (postal y de pasajeros), la educación, las comunicaciones, el avance tecnológico, el saneamiento de las ciudades, la expansión vial, etc.
4. De esta época data la fundación del APRA (Alianza Popular Revolucionaria Americana), como una amalgama nacionalista, indigenista, populista y antiimperialista. Uno de sus cinco objetivos de lucha continental era,

precisamente, combatir toda preponderancia del imperialismo. Su fundador y líder, Víctor Raúl Haya de la Torre, escribiría más tarde un libro que lleva por título *El antiimperialismo y el APRA* (1936).

5. Sobre este punto, algunos autores (Laguerre, 2015) sostienen que cuando Leguía solicitó la contratación de una misión naval, la primera reacción de la Armada Estadounidense fue negativa. Sin embargo, la Oficina de Inteligencia Naval sugirió a la Secretaría de Marina en diciembre de 1919 que aceptase el envío de aquella misión, pues "ayudaría a cultivar relaciones diplomáticas, militares y comerciales más cercanas con los países de América del Sur".
6. Entre el 8 de setiembre de 1913 y el 5 de setiembre de 1919 estuvo al frente de la embajada norteamericana el diplomático Benton Mcmillin; su sucesor, William E. González, lo hizo entre el 24 de abril de 1920 y el 11 de octubre de 1921. Esto quiere decir, que entre el término del primer ejercicio y el comienzo del segundo, hubo un lapso de más de siete meses en que la indicada embajada estuvo bajo las órdenes de un encargado (funcionario de segundo rango) cuyo nombre no hemos podido registrar.
7. Las competencias de este oficial de Marina –señala Laguerre (2015)– fueron destacadas por el Agregado Militar de los Estados Unidos en el Perú, quien informó a su gobierno sobre las grandes capacidades técnicas y profesionales de Aubry, quien había estudiado en la Academia Naval de Annapolis y servido cinco años en la Marina estadounidense, además de haber estudiado construcción naval en la Universidad de Glasgow (Inglaterra), estando especialmente interesado en conocer sobre la construcción naval de buques de guerra en los Estados Unidos. Luis Luciano Aubry López nació en Lima el 5 de mayo de 1884 al final de la ocupación chilena de la capital. Fueron sus padres Pablo José Aubry y Natalia López. En abril de 1899 ingresó a la Escuela Naval y Militar Preparatoria, egresando como guardiamarina en febrero de 1903. Sirvió en el *Chalaco* y luego pasó a efectuar prácticas profesionales en la Marina norteamericana, siendo destinado al acorazado *Illinois*, buque insignia de la Flota del Atlántico. Sirvió en otros dos acorazados y luego en un caza torpedero y en la Estación de Torpedos de Norfolk. En 1906 viajó a Gran Bretaña, formando parte de la primera dotación del *Almirante Grau*. En 1909 viajó nuevamente a Inglaterra para cursar estudios en la mencionada Universidad de Glasgow, graduándose en noviembre de 1912 como ingeniero en construcción naval. Retornó al Perú a principios de 1914, siendo destinado a la Escuela Naval como profesor de construcción naval y teoría del buque, obteniendo el grado de capitán de corbeta ingeniero constructor naval. A fines de 1919 –como ya se expresó– fue nombrado por Leguía agregado naval en Estaos Unidos, participando en el proceso de adquisición de los submarinos R. En 1921 representó al Perú en las negociaciones que se sostuvieron en Washington respecto a las indemnizaciones por la Primera Guerra Mundial. Ese mismo año solicitó su retiro, reincorporándose al servicio en 1927 como agregado naval en Francia. Durante el periodo que permaneció en la disponibilidad representó a la compañía norteamericana Electric Boat, constructora de los submarinos R y de la Base de Submarinos en la isla de San Lorenzo. Regresó al Perú en 1929, retirándose del servicio poco tiempo después como capitán de navío. Falleció en Lima el 15 de mayo de 1947 a los 63 años de edad (Ortiz y Castañeda, 2007).

8. Al lado del embajador Pezet (1859-1929) actuó decididamente el capitán de fragata Luis Aubry en su condición de agregado naval y –según se afirma– los términos de los contratos fueron sugeridos por él, quien a su vez recibió las instrucciones directas del ministro Ontaneda (Laguerre, 2015).
9. Al decir de Efraín Cobas (2001), existía una enorme similitud entre los contratos firmados por los miembros de la Misión Militar Francesa (para el Ejército) y los contratos suscritos por los integrantes de la Misión Naval Americana. No obstante, es menester señalar dos particularidades: a) los oficiales estadounidenses incorporados al servicio naval peruano, continuaron siendo considerados como oficiales comisionados de la Marina norteamericana; y b) los marinos yanquis recibían pagos y gratificaciones tanto de la Marina nuestra como de la de su origen (Laguerre, 2015).
10. En opinión del contralmirante Parra del Riego (1998) es evidente que, si en 1919 o en años posteriores, la Marina hubiera continuado como parte de Ministerio de Guerra, no hubiera sido posible conseguir el asesoramiento de la Misión Naval Americana, dado que el Ejército, formado desde 1896 bajo reglas y conceptos impuestos por la Misión Militar Francesa, no tenía relación ni simpatía por nada que fuera de origen norteamericano.
11. Hay que señalar que en los diez años siguientes, varios oficiales navales norteamericanos vinieron al Perú como miembros de la Misión Naval, reemplazando y siendo reemplazados tras servir de dos a cuatro años. El único que permaneció los diez años completos (1920-1930) fue Davy. Durante ese tiempo desempeñó varias importantes funciones, como la dirección de la Escuela Naval, la subjefatura del Estado Mayor General de Marina y la jefatura de Comunicaciones Navales. En todos estos cargos, especialmente en la Escuela Naval, supo ganarse la estima de los oficiales y cadetes peruanos, contribuyendo decisivamente al buen éxito del programa de reformas iniciado por la primera Misión Naval Americana (Ortiz, 1987-1990).
12. Durante estas inspecciones –observa Parra del Riego (1998)– los marinos norteamericanos se dieron cuenta que ninguno de ellos estaba calificado para hacerse cargo de la parte logística y administrativa y solicitaron ser reforzados por un oficial calificado como especialista en Administración (Supply Officer) y para el efecto se contrató al capitán de fragata James A. Bull el 1° de noviembre de 1920.
13. Cfr. Peruvian Navy-War Organization. Dispatch N° 1205, January 15, 1921; y Peruvian Navy- Disciopline-Unit. Dispatch N° 1211, January 15, 1921. En: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
14. Para remediar tal situación (no obstante, la resistencia de algunos oficiales antiguos) con fecha 25 de enero de 1924 se dispuso la rotación anual en el mando de las unidades a flote (Garaycochea, T. 3).
15. Como se verá después, la labor de los miembros de la Misión Naval Americana no sólo se circunscribió al ámbito de la Marina, sino que se dieron tiempo también para hacer inspecciones que abarcaban aspectos sociales, económicos, financieros y geográficos, que se extendieron hasta Bolivia inclusive (Parra del Riego, 1998).
16. No obstante, los reconocidos antecedentes de que estaban premunidos y de la trascendencia de su labor en nuestro país, infortunadamente adolecemos de la suficiente información biográfica sobre los diferentes jefes y oficiales superiores que a lo largo del Oncenio integraron la Misión

Naval Americana. En su edición de noviembre-diciembre de 1920, la *Revista de Marina* (año V, N° 6, pp. 731-733) deploraba esta carencia en los términos siguientes: "Sentimos que no nos haya sido posible conseguir las fojas de servicios de varios de estos importantes oficiales". León Garaycochea en su monumental e imprescindible obra transcribe gran parte de los contratos suscritos por dichos oficiales con nuestro país, pero sin consignar información biográfica de ellos. En el Apéndice del presente volumen, se incluyen los respectivos contratos tomados de este reputado autor.

17. Recuérdese que en ese año fue la persecución, prisión y destierro de Víctor Raúl Haya de la Torre por haber liderado el movimiento contra la consagración del Perú al Sagrado Corazón de Jesús ordenada por Leguía; igualmente, el año del supuesto complot contra el mandatario lambayecano orquestado por su primo hermano Germán Leguía y Martínez (pretendiente del sillón presidencial) y que le valió su deportación; asimismo, año del retorno de José Carlos Mariátegui de Europa dispuesto a "transformar las estructuras del país a través de un frente único de trabajadores". Finalmente, en 1923 se consolidó la liquidación histórica de los llamados "partidos antiguos o tradicionales" que, políticamente, representó uno de los hechos más nefastos para la vida democrática y la gobernabilidad de entonces (Palacios, 2015).
18. Hay que recordar –dice Laguerre (2015)– que Causey no fue el único miembro de la Misión Naval Americana en declarar sobre la real situación de alistamiento y de potencial de la Escuadra. El contralmirante Frank B. Freyer sostuvo en 1923, durante el banquete de despedida que se le ofreció, que se sentía impotente por no haber logrado aumentar el número y calidad de los buques peruanos. Dijo: "Deploro no poseer el don sobrenatural necesario para hacer surgir de las radiantes aguas de la bahía del Callao, la flota capaz de defender al país contra cualquier invasión extranjera y de dominar los mares" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, 1923, N°4, p. 510).
19. En el apartado referido a la Escuela Naval del Perú (capítulo VII del presente volumen), se examina la labor cumplida por el comandante Davy en su condición de director y mentor infatigable de dicho Centro de Estudios.
20. En opinión de Laguerre (2015), la situación crítica con Chile por el asunto de la retención de las provincias peruanas de Tacna y Arica llevó a que la Misión Naval Americana, desde muy temprano, considerara la necesidad de que el Perú contara al menos con una mínima capacidad de reacción. Temperamento que estuvo presente en el plan elaborado por Woodward.
21. De acuerdo, a cifras oficiales, la adquisición de los indicados submarinos, destructores e hidroaviones superaba los seis millones de libras peruanas.
22. El 22 de febrero de 1926 Stanley fue relevado por el capitán de fragata, John N. Jordan.
23. *Mundial*. Lima, 14 de octubre de 1921, N° 74, p. 2.
24. Pero los elogios también provinieron del sector civil. En su edición del 8 de marzo de 1929, la revista *Mundial* publicó un extenso artículo del periodista José Diez Canseco que concluyó diciendo: "La Misión Naval Americana realiza una obra incuestionablemente benéfica. El contralmirante Howe, el comandante Davy, el comandante Abbot, el comandante Grow, el comandante Burnett –el público los conoce ya–

hacen desinteresadamente una labor que habrá de perdurar. Pero esta labor sería inútil sino contase con la colaboración del personal peruano".

25. La presencia de los marinos estadounidenses en la Armada Peruana duró hasta el año 1933, no volviendo al Perú hasta 1938, dando así inicio a una segunda fase, menos involucrada directamente en la dirección de nuestra institución naval, que duró hasta 1969 con el general Velasco Alvarado (Laguerre, 2015).
26. Sobre estas tensiones iniciales, el indicado autor menciona dos antecedentes bastante conocidos. El primero, la negativa de un numeroso grupo de comandantes y oficiales a subordinarse al contralmirante norteamericano John Tucker, nombrado Comandante General de la Escuadra por el presidente Mariano Ignacio Prado en 1866. El segundo, la actitud del contralmirante Manuel Melitón Carvajal contra la Misión Naval Francesa contratada por el presidente José Pardo, pero desarrollada durante el primer gobierno de Leguía (Laguerre, 2015).
27. Cuando Curletti asumió la conducción de dicho Portafolio, los marinos estadounidenses ya se encontraban trabajando en la reorganización del flamante Ministerio y de sus dependencias.
28. Por otro lado, hay que señalar un hecho que es incontrovertible. Dentro de las prioridades de la Misión Naval Americana una muy marcada era la de estrechar el mercado de venta y compra de armas entre su país y el nuestro, manteniendo al margen a las compañías de otras nacionalidades. Sus miembros estaban decididos a que sólo se comprara equipamiento a los Estados Unidos.
29. El contralmirante Pye, Jefe del Estado Mayor General de Marina, retornó a su patria en diciembre de 1931. Fue el primer director de la Escuela Superior de Guerra Naval, inaugurada el 8 de octubre del año anterior.

Capítulo VII
LOS CENTROS DE FORMACIÓN E INSTRUCCIÓN NAVAL

1. LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

A. EL NOMBRAMIENTO DE CHARLES GORDON DAVY COMO DIRECTOR

Como ya se manifestó en el capítulo anterior, el comandante Charles Gordon Davy (1884-1957) formó parte del diminuto grupo (cuatro oficiales) con que la Misión Naval Americana inició en el segundo semestre de 1920 su exitosa y prolongada gestión en el seno de nuestra Marina de Guerra. Sin duda alguna –así lo atestiguan diversos testimonios– desde un principio Davy se constituyó en uno de los más decididos gestores de la renovación de la institución naval en su conjunto y de la Escuela Naval en particular, convirtiéndose durante casi una década en el verdadero mentor e impulsor del *Alma Mater* de la oficialidad peruana. En efecto, desde su arribo al país en setiembre de aquel año hasta su alejamiento, del mismo en setiembre de 1930, el ilustre oficial norteamericano (el "gringo Davy" llamado cariñosamente por sus alumnos) desarrolló una permanente e intensa labor en beneficio de dicha entidad académica, logrando no solo identificarse con su problemática y con la idiosincrasia del alumnado, sino también echar las bases de su progreso con cara al futuro. En las líneas que siguen, precisamente intentamos examinar este quehacer y sus provechosas consecuencias institucionales.

Cuando nuestro personaje arribó al Perú el 6 de setiembre de 1920, contaba entonces con 36 años de edad y ostentaba

el grado de capitán de fragata de la Marina estadounidense; al poco tiempo (17 de enero de 1921) fue nombrado director de la Escuela Naval, en adición a sus deberes como miembro del Estado Mayor General de Marina. El Decreto Supremo correspondiente lo hemos consignado en el apartado del capítulo anterior.

El comandante Davy asumió el cargo a partir del miércoles 9 de febrero de ese año 1921. Así lo anunció la *Revista de Marina* de aquel año (N° 1, pp. 122-123): "El 9 de febrero del año en curso, asumió la Dirección de la Escuela Naval el señor capitán de fragata don Charles Gordon Davy, de la Misión Naval Americana, nombrado por el Decreto Supremo de 17 de enero para hacerse cargo de la Dirección del plantel. Asimismo, conforme a lo establecido, se ha hecho cargo de la Dirección de esta Revista". El contrato respectivo se firmó por el lapso de dos años a partir del 1° de agosto de 1920, siendo el mismo "obligatorio para ambas partes contratantes, no pudiendo terminarse sino en el caso de que le sobreviniera al comandante Davy incapacidad física que se calificará y determinará por el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, previo informe de peritos, y con aprobación del Ministerio de Marina del Perú" (contrato, cláusula sexta). Al renovársele el contrato en julio de 1922, Davy fue promovido a la clase inmediata superior; es decir, a capitán de navío.

Pero ¿quién era este hombre que con su inmensa obra estaba predestinado para transformar a la institución que se le encomendaba? ¿qué rasgos tipificaban su personalidad? ¿cuál era su aspecto físico? Sobre lo primero, ya en el capítulo anterior hemos consignado algunos datos que detallan su perfil biográfico de carácter profesional. Sobre las otras dos interrogantes, quienes conocieron y trataron al comandante Davy lo describen físicamente como una persona delgada y de baja estatura, pero sumamente movediza, ágil y dinámica. Tenía un rostro perfilado, cabellos rubios y cuello alargado. Sus ojos azules hacían coincidencia con su tez blanca. Su mirada era profunda e inquisidora a la vez. Talentoso e intuitivo, disfrutaba de la lectura y de la música clásica, así como de la ópera y el ballet. Poseía un don innato para la enseñanza y supo dar a sus actos una mística que derramó con generosidad en el ámbito al que extendió su influencia. Solía vestir de manera sobria e impecable y se comunicaba sin mayor dificultad tanto en inglés como en español. Aparentemente adusto, era jovial y muy comunicativo con quienes lo rodeaban o estaban bajo sus órdenes. Culto y refinado en sus modales, era amante del orden, la honradez, la disciplina y la pulcritud.

Disfrutaba del deporte y de los ejercicios al aire libre, practicando las artes marciales con total destreza. Hizo del cumplimiento del deber el norte de su vida y lo supo transmitir e inculcar a sus subordinados. En una palabra, era un verdadero *gentleman* y un hombre de honor. El capitán de navío José Valdizán Gamio en sus *Tradiciones Navales Peruanas* (1966, T. I, p. 326) traza el siguiente perfil del comandante Davy: "Charles Gordon Davy, era pequeño de estatura, pero enorme de corazón. Tenía una mirada observadora y franca, respaldada ante cualquier interrogación implícita de su interlocutor, por una personalidad y un porte militar correcto e impecable. Hablaba con tono pausado, afectuoso, pero firme. Sus modales trasuntaban una esmerada educación, desde que, sabiendo ocultar su disgusto, no trataba mal a nadie pese a discrepar con él, sin que ello fuera atenuante para hacerle sentir su modo de pensar. Era ordenado y metódico, múltiple en sus concepciones e infatigable trabajador. Se movía con una agilidad asombrosa, caminando siempre rápidamente, pese a lo cual observaba todo sin que le pasara desapercibido ningún detalle. Detestaba la mentira. Cuando tendía la mano entregaba el corazón. Una gran característica suya fue, siempre, la sinceridad más absoluta. Igualmente, se distinguió por su preocupación por todo lo relacionado con el bienestar educacional; por su bondad y comprensión hacia los subalternos con quienes trabajaba; y, principalmente, por sus manifiestas condiciones de líder".

A continuación, dada la trascendencia personal y profesional de la persona que lo suscribe, reproducimos el sentido testimonio del contralmirante Federico Salmón de la Jara (2005) que conoció y trató al comandante Charles Gordon Davy. Dice:

> "Mi paso por la Escuela Naval está marcado por la carismática personalidad de Davy. Viene a mi memoria su nítida y menuda figura, de esmerado porte militar, recorriendo el plantel seguido por su ordenanza. Llegaba a su oficina a las 7:50 de la mañana, para el izamiento del pabellón. A las 10:00 recorría íntegramente el área de la Escuela, en una revista que cubría todos los departamentos, alojamientos, comedores de cadetes, cámara de oficiales, cuadras de marineros, gimnasio, enfermería, campo de deportes, etc., observando su funcionamiento en cada uno de sus detalles; sumamente escrupuloso con el orden y el aseo, solía de vez en cuando hacer su 'show personal': con mucho disimulo dejaba caer un papelillo para luego con gran aparato recogerlo personalmente a la vista de todos.
>
> Se dirigía a nosotros en perfecto español, cortés y cordialmente, aunque como compensando su baja estatura, con decidida y enérgica voz, evidenciando su condición de líder nato. Pero era sobre todo su interés humano lo que lo hacía un legítimo conductor de hombres. Le gustaba hacer gala de que conocía a cada uno de los cadetes, y siempre nos llamaba por nuestro nombre, sin equivocarse jamás. Se mantenía al tanto

de los progresos de cada uno, y tenía la meticulosidad de ver las notas de los noventa cadetes y poner su visto bueno en cada libreta que se enviaba a los padres.

El comandante Davy y su esposa Mary vivían en el hermoso chalet especialmente construido para vivienda del Director, ubicado dentro de la misma área del plantel, por lo que realmente se podía decir que compartía su vida con el alumnado. Desde que llegó a la Escuela, había emprendido su misión de educador con una decidida voluntad de cambiar la mentalidad del oficial naval peruano y de darle un nuevo enfoque a la instrucción en la Marina; para ello, había implementado un reglamento que realmente fue un modelo en su tipo. Además, tenía sumo interés en que la Escuela cultivara un estilo de vida que se resumía en el lema de *Mens sana in corpore sano*, por lo cual incentivaba el amor a los deportes, la higiene personal, la comida sana y el orden.

Recuerdo el último día de su estancia en el plantel, en 1930, cuando súbitamente tuvo que abandonar su cargo. Era un mediodía de la primera semana de setiembre cuando por última vez el comandante Davy y su afectuosa esposa, sentados a la puerta de su casa, contemplaban el paso de la compañía de cadetes desfilando desde las aulas al edificio de los alojamientos; al verlo, los cadetes no pudieron conservar la compostura, y rompiendo filas se acercaron en tropel a ellos. Fue un momento de profunda emotividad que ha quedado por siempre en nuestra memoria. Y, más tarde, cuando el auto que los llevaba se alejaba del recinto, los cadetes, desde el segundo piso, con las sábanas a modo de pañuelo les dábamos el último adiós desde las ventanas del edificio N° 2.

Nunca regresó. Aunque sé que solía decir que jamás lo abandonó la nostalgia de los años vividos en el Perú. Yo tuve la suerte de verlo ya en el otoño de su vida. Primero, en el año 1939, durante una travesía que realizamos a bordo del B.A.P. *Almirante Grau* hasta el puerto de San Francisco, cuando él visitó nuestro buque. Nuevamente, ya en 1956, lo vi por última vez cuando acompañé al ministro de Marina, vicealmirante Emilio Barrón Sánchez a los Estados Unidos. Acudimos a su residencia en Los Ángeles (California), donde vivía desde su regreso del Perú, con el grato encargo de imponerle la condecoración de la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Comendador. Fue un acto muy significativo, pues el almirante Barrón había integrado la primera promoción formada por Davy. Un año después, en 1957, Charles Gordon Davy falleció. Tenía 73 años de edad".

Sobre el final de la presencia del comandante Davy en el Perú, el contralmirante Tomás M. Pizarro, testigo de esos días y colaborador cercano, en sus importantes *Memorias* aquí citadas no solo menciona la inicial actitud descortés y desmedida del nuevo inquilino de Palacio de Gobierno (Sánchez Cerro), sino también la conducta ingrata de muchos oficiales respecto a la salida de quien fuera director de la Escuela Naval durante una prolongada década. Dice: "La odiosa campaña contra la Misión Naval, parece mentira, se extremó contra uno de los Jefes, contra un benefactor de la Marina, contra el capitán de navío Charles Gordon Davy, que fue inmediatamente cancelado. Cuando este Jefe abandonó

el Perú, no mereció una sola atención y el día de su salida, solo dos: Roque Saldías Maninat y yo fuimos a despedirlo a bordo. No sé dónde he leído: 'Todos, absolutamente todos los vicios resultan virtudes ante la ingratitud'. Qué gran verdad es esta".

Esta fue, pues, la persona que a lo largo de casi un decenio logró sentar las bases para la gran transformación de la Escuela Naval del Perú, convirtiéndola –como de inmediato veremos–, no solo en un centro académico por excelencia, sino también en una institución de reconocido prestigio aquí y en el extranjero. Según se dijo, llegó a convertirse entonces en la mejor de su género en América Latina.

Bajo esta percepción histórica, puede afirmarse que la tesonera labor del comandante Davy y de quienes eficientemente lo secundaron (entre ellos los comandantes Alejandro G. Vinces Ubillús y Tomás M. Pizarro Rojas, subdirectores sucesivamente), estuvo orientada a lograr una transformación radical e integral de la ya centenaria entidad naval. Algunos, incluso, hablan de una "revolución institucional" (Ortiz, 1981) y otros de una "conversión de fondo y de forma" en la vida del plantel a partir de 1921 (Laguerre, 2015). Como quiera, lo cierto es que con la presencia y el accionar de este brillante staff, se echaron las bases para la modernización definitiva de lo que después, en mayo de 1921, se denominaría oficialmente la "Escuela Naval del Perú". ¿Su finalidad? Según la definición de su director: "Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente adoctrinados en el honor, la rectitud y la verdad; con espíritu más bien práctico que académico; con lealtad inalterable hacia la Patria; con cimientos formados por principios de instrucción sobre los que, la experiencia adquirida en el mar podrá edificar al Oficial de Marina completo, capaz de defender el honor y el prestigio del Perú donde y cuando fuere necesario. Ello, sin embargo, sin perder de vista el hecho de que mentes sanas en cuerpos sanos son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales; misiones que, igualmente, alcanzarán máxima eficiencia a través de una disciplina más humana, más firme, más justa y más severa. A partir de ello, nuestros graduados entrarán al servicio llevando en sus corazones no solo el profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por esta su Escuela y Hogar, sino también la eterna convicción de la responsabilidad que es suya, ante el sagrado lema de la misma: *Mihi Cura Futuri*.

En las líneas que siguen, ofrecemos una reseña con los logros más significativos alcanzados por el plantel durante nuestro periodo (1921-1930) y que, de manera directa, se complementan con los múltiples eventos detallados en el apartado siguiente.

Sin duda alguna –observa el contralmirante Jorge Parra del Riego (1998)– durante el indicado decenio, la Escuela Naval al mando del comandante Davy dio un extraordinario vuelco en todo el sentido de la palabra. Por ejemplo, fue reorganizada en un comando centralizado con los siguientes onces departamentos a cargo de la parte académica: Ejecutivo, Manejo Marinero, Ingeniería Naval, Navegación, Electricidad, Artillería y Torpedos, Matemáticas, Idiomas, Higiene, Física y Química, Literatura e Historia. Al respecto, en su *Discurso-Memoria* de 1921 el propio Davy manifestó: "El plan de elegir un jefe u oficial como jefe de cada Departamento funciona bien, siendo la nueva organización correcta y teniendo la ventaja de desarrollar de manera eficiente las materias pertinentes a cada uno de ellos. Debe hacerse notar que todos los jefes de los Departamentos son jefes u oficiales de la Marina Militar".

Por otro lado, los planes de estudio fueron revisados íntegramente a través de los indicados departamentos. Se introdujeron reglamentos y textos adaptados de la Academia Naval de Annapolis y muchos de estos libros fueron traducidos al castellano para ser utilizados como textos de enseñanza y de consulta en los ámbitos de estrategia, ingeniería, electricidad y otros similares de corte naval y militar. Se establecieron los denominados "Cruceros de Verano" para las prácticas de mar de los cadetes, tanto en los buques de superficie como en los submarinos (ver apartado 4 del presente capítulo). Se instituyó el llamado "Cuerpo Único de Oficiales", por el cual dejaban de existir el oficial de cubierta, por un lado, y el oficial de máquinas, por el otro. Ello, obviamente, obligó a modificar los planes de instrucción de ambas secciones, para capacitar durante seis años a los cadetes, a fin de que obtuvieran los conocimientos tanto de cubierta como de máquinas, a semejanza de lo que ocurría en la expresada Academia norteamericana (para tal efecto, el periodo de formación pasó de cinco a seis años en total). A partir de entonces, todos los cadetes que ingresaron a la Escuela Naval lo hicieron como cadetes de guerra (lo que hoy sería comando general), eliminándose el ingreso como ingenieros maquinistas (Laguerre, 2015).

De igual manera, se eliminó la clase de guardiamarina, egresando el cadete como Alférez de Fragata (Resolución Suprema de 17 de marzo de 1924) al instituirse el mencionado Cuerpo Único (C.U.). Sin embargo, años después (con el advenimiento de Sánchez Cerro al poder y a través del Decreto Supremo de 30 de diciembre de 1930) se modificó tal decisión.

Ahora bien; de acuerdo a lo referido por el citado contralmirante Jorge Parra del Riego (1998), la Escuela Naval al mando del comandante Davy no solo se ocupó de la instrucción de los cadetes, sino también del personal subalterno como veremos más adelante. En efecto, observando que la instrucción de la plana menor era deficiente en las unidades de la División Naval, se creó al interior del plantel la Escuela de Aprendices que fue un extraordinario paso en la capacitación de ese importante contingente humano; con ello, se colocaron las bases de una instrucción organizada y profesionalizada de dicho sector de la Armada Nacional. Adicionalmente, se encargó de la elaboración de los exámenes de promoción (ascensos) tanto del personal militar como de la Marina Mercante; de los exámenes (físico y profesional) de los postulantes a este segundo sector; de los exámenes médicos y de la preparación anual de los conscriptos navales[1]; de la determinación de la Hora Oficial a nivel nacional[2]; de la vigilancia de la Estación Mareográfica del Callao[3]; de la publicación de la *Revista de Marina* de manera puntual, acogiendo colaboraciones de peruanos y extranjeros de distintos sectores (principalmente de jefes y oficiales del ramo). Asimismo, tuvo a su cargo la Escuela de Especialidades, la de Radio y en su sede funcionaba el Servicio de Comunicaciones Navales y desde 1930 la Escuela Superior de Guerra Naval (Ortiz, 1981). Desde otra perspectiva, hay que mencionar que otro de los logros significativos de la "época de Davy" fue introducir los deportes en forma intensiva en la institución naval y cuya influencia se extendió en forma excepcional entre la juventud peruana. En este sentido, la Escuela Naval del Perú se convirtió, por mucho tiempo, en un verdadero "semillero de atletas y deportistas en general" (Parra del Riego, 1998).

Otro hecho relevante de esos años fue la rigurosidad con que la disciplina se intensificó a través de cambios no solo en la rutina y en los horarios dentro del plantel, sino también en la organización misma al establecerse el Departamento de Instrucción; además, a partir de entonces se nombraron Oficiales de Disciplina para el control respectivo. Más de una vez, se separó a un cadete de la Escuela por actos vinculados a la indisciplina. Esta política –en palabras del director– respondía a que los oficiales egresados de la Escuela "tenían que conformar la primera línea de defensa de la Patria: la Marina de Guerra". En tal virtud, llegó a sugerir que el periodo de formación fuera de ocho años, al término del cual "únicamente los sobrevivientes de tales pruebas pasarían de la Escuela a la Armada, listos para todo servicio en ella" (Laguerre,

2015). Sobre el asunto de la disciplina, tan importante en los proyectos institucionales del comandante Davy, con fecha 10 de junio de 1930 el entonces cadete del 6° año, Enrique Camino, pronunció una conferencia a los cadetes de la Escuela que fue publicada por la *Revista de Marina* en su edición de mayo-junio de ese año y que bien vale la pena reproducir por ser, tal vez, el primero de su género y expresado por un joven cadete próximo a egresar. Dice:

> "La Superioridad ha designado que los Cadetes del último año diserten sobre ciertos tópicos bajo la forma de conferencias, nosotros con el mejor propósito de cooperación, somos los primeros en iniciar esta laudable y benéfica idea para exponer la visión de nuestros conceptos. Hoy mi rango hace que sea yo, el orador y vosotros el auditorio. Os ruego que seáis todos lo suficientemente indulgentes, para interpretar mis palabras, como un mensaje sincero, que os ruego aceptéis como una promesa digna que debemos cumplir aquí, y que si más tarde la rebeldía en su cumplimiento se presentara, estad seguros de que impondré su acatamiento dentro del marco digno del deber cumplido. Ved, haced y ejecutad lo poco que os digo y veréis que seremos el conjunto de camaradas que marchamos hacia el ideal, defendiendo con sus principios el elevado concepto del lema de nuestra Escuela. Para nosotros, será este el título más honroso que podamos lucir. *Mihi Cura Futuri* (Yo preparo el futuro).
>
> El tema que desarrollo tiene una sola palabra, la cual ha existido desde épocas remotas y cuya evolución ha sido tan discutida como aquella de la 'gravedad actuando sobre los cuerpos', mal entendida por unos, tergiversada por otros y tal vez exagerada por los demás. Esa palabra bien la conocéis: DISCIPLINA. Si vosotros buscáis su significado, tenéis infinidad de diccionarios que la definen. Los infractores pueden darle un calificativo despectivo, 'poco pueden saber de disciplina aquellos que nunca la tuvieron', su comparación clásica sería la de un hombre, buscando agua para su existencia en la inmensidad de un desierto.
>
> Si nosotros buscamos volúmenes, que lleven impresos el pensamiento de individuos cuyos antecedentes perfilamos, encontraremos definiciones que os inculcarían una noción oblicua de la verdad misma que encierran. Tal es: DISCIPLINA: Corrección severa, rígida, inflexible, tirante. ¡Qué equivocada está esta palabra en la mente de quienes no la interpretan en su verdadera acepción! Disciplina no quiere decir tiranía, ni severidad, ella entraña los principios más nobles de corrección y respeto al cumplimiento del deber, y nosotros debemos sostener el concepto claro y legal de esta palabra. Antiguamente el concepto de la disciplina se basaba en la organización de los ejércitos, el conocimiento de las leyes de un Estado, desde el principio de orden moral, que constituyen los fundamentos de la moral misma de un conjunto, hasta las reglas más elementales de la táctica.
>
> Los hombres tomaban la disciplina como base fundamental de sus ejércitos y así fue en efecto, puesto que, al correr de los tiempos, vemos a aquellos pueblos cuya disciplina descolló, inscribir sus nombres legendarios a través de la historia de las naciones, para que más tarde las generaciones venideras fueran las obligadas a juzgar sus hechos y a alabar la moral digna de sus hijos, admirando el ejemplo más preciado de sus bellas

tradiciones. Los griegos fueron tal vez los primeros que enseñaron a la humanidad aquella benéfica acción de su disciplina. Más tarde, podríamos considerar en el transcurso de los siglos al ejército del Gran Federico, (siglo XVIII), loable por su disciplina y admirado por su tenacidad. En la época actual, vosotros, lo mismo que yo, pueden dar a los hechos ocurridos su verdadero valor.

Ahora quiero referirme a guisa de ejemplo, a una anécdota que nuestro Director tuvo a bien contárnosla: Esta se refiere a un buque en estación en la China por espacio de dos años. La superioridad ordenó su relevo y el buque se dirigió a California. En este puerto no bien amarró, el buque recibió órdenes de zarpar dentro de las 24 horas siguientes. El Primer Comandante, formó los roles del personal franco en dos lotes: uno, que debía salir a tierra hasta las 12 de la noche y el otro de 12 de la noche a 6 de la mañana. Ni un solo hombre dejó de cumplir lo ordenado. ¡Qué ejemplo tan grande de disciplina! Siento muy deberás que el espacio tan corto que dispongo como extensión a este modesto trabajo, no me permita seguir enumerándoles hechos históricos que merecen tomarse en cuenta como ejemplo de la moral disciplinaria y que constituyen por sí su mejor elogio. A mí toca tan solo tributar a esta clase de acontecimientos mi modesta admiración.

Disciplina. Veamos en que estriban los fundamentos con que hoy la concebimos. La palabra disciplina se deriva de la palabra discípulo. Y he de definir la palabra discípulo expresando que es una persona que con voluntad firme sigue la doctrina a la cual se consagra. Disciplina implica una sujeción por el bien de un conjunto, y si en términos claros se insiste en la disciplina de nosotros los Cadetes de la Escuela Naval del Perú, ella se práctica tan solo por el bien del conjunto y para la futura gloria de nuestra ya glorificada Marina. No solo aquí en este recinto, que es vuestro hogar hoy, habéis encontrado disciplina y si vosotros instintivamente la habéis practicado, cuando pertenecíais, como yo, al seno de vuestras familias, asistiendo con puntualidad al colegio, otras veces haciendo acto de presencia en días domingos al santo sacrificio de la misa y en fin en tantos detalles nimios de vuestra vida civil; nada más razonable que hoy que no lo hacéis como autómatas, sino con el sano criterio de vuestras mentes sanas, en el que se os educa, puedan cumplirla con más razón, para lo que, tan solo se os pide otorguéis vuestra voluntad. Como dije ya en párrafo anterior, puede concebirse la palabra disciplina bajo los caracteres más extravagantes. Yo solo tomaré en cuenta dos de sus modalidades. Una de ellas errónea y la otra en mi concepto, la de aceptación y predilección por hombres conscientes, por hombres dignos. Enumeremos la primera. La disciplina del terror. He aquí una disciplina tergiversada, en la que el individuo actúa por miedo, sin fe alguna en el fin perseguido, falto de voluntad y orientación y más aún, sin producir ningún beneficio para la colectividad que integra. Los individuos bajo esta disciplina son hombres inconscientes, autómatas del furor y de los brutales escarmientos, castigos y latigazos de aquellos moralmente degradados, que quieren imponer esa moral *SUI GENERIS*, que destruye los sentimientos más puros, empleando el terror y fustigando el látigo que encanallase y mancilla el honor y el derecho de los hombres.

Tomemos el concepto de la otra: Disciplina de la voluntad. Esta, exige que ella se produzca por un acto espontáneo para de esta manera ver

> cumplidas con satisfacción las actividades y obligaciones que uno mismo se impone, robusteciendo con fe la confianza en sí mismo y en la de sus superiores. Si la disciplina se cumple así, será esta entonces el mejor principio que constituye la democracia ordenada. La disciplina es una de las acciones más nobles de la vida, y en lugar de ser un peso en nuestra actividad diaria, ella es tan solo la base de una persona ejemplar, para saberse acomodar a una vida holgada. No se puede admitir que individuos normales cuya voluntad para el cumplimiento de las diversas actividades de nuestro medio, no es conocida, se vean forzados a ser disciplinados por el rigor. ¡Qué triste es ver actuar a un hombre como una máquina y no como un hombre!
>
> Si comparamos ambas disciplinas, vemos que la primera cesa de actuar, con la presencia del superior, mientras que la segunda enaltece en todo instante. Abracemos la segunda y cumplamos con voluntad nuestros deberes. La disciplina además integra el significado de lealtad y patriotismo. Si todos nosotros entregamos nuestra buena voluntad para adaptarnos a la disciplina, a la superioridad, habremos cumplido con levantar muy en alto nuestro patriotismo evidenciando futuros laureles a nuestra Armada. La disciplina así entendida, y llevada con voluntad, exige una noble comprensión entre el superior y el inferior, más bien que una mal entendida separación por rango, cuya finalidad lleva consigo un ulterior perjuicio dejando ver la ninguna solidaridad en el conjunto.
>
> Seamos dignos y seamos disciplinados para hacer un conjunto fuerte y noble. Como ejemplo de degeneración de la disciplina se puede citar el hecho de que un superior sostenga el vulgar como viejo adagio que dice: 'No hagáis lo hecho sino lo dicho por mí'. Verdadero error, puesto que el ejemplo es el único que puede conceptuar aún el veredicto de que el rango tenga sus privilegios. Para terminar, os volveré a pedir aquí, que entreguéis vuestra voluntad a las actividades de nuestra honorable Escuela; ella exige disciplina, ¡se os demanda: voluntad para cumplirla!".

Otros logros que se plasmaron a partir de la jefatura del comandante Davy fueron los siguientes (a ellos el teniente 1° Michel Laguerre los denomina "aspectos de forma"). Se mejoró el alumbrado general; se cambió el uniforme de diario de los cadetes; se generalizó el uniforme ya histórico con que los cadetes navales proceden francos a sus hogares o a cumplir las variadas Comisiones asignadas; se inició la tradición de la juramentación de los cadetes ingresantes a partir de marzo de 1924; los cadetes empezaron a contar con equipos y alimentación proporcionados por el Estado; se instauró el saludo al pabellón nacional todos los días, tanto al izarlo como al arriarlo (antes solo se hacía los domingos y feriados); se estableció la política de que los cadetes ya no podrían dormir en sus hogares, sino que debían pernoctar en las instalaciones del plantel en situación de internos; se oficializó el título de "Cadete Naval" para los alumnos de la Escuela (Resolución Suprema de 13 de mayo de 1922); se instauró el premio "Espada de Honor" (laurel especial concedido por el Presidente de la República al egresado que hubiese



El capitán de navío Charles Gordon Davy, Director de la Escuela Naval del Perú.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Escuela Naval

JUSTICIA AL MERITO

HONOR AL SABER

Premio otorgado al alumno de 3er año Don Eloy Burga Zapata

de la Sección Guerra por ocupar el primer lugar en su correspondiente **rol de mérito**, y haber sido **aprobado** con el 70.15 % de suficiencia.

La Punta 28 de Diciembre de 1924.

Charles Gordon Dawe
DIRECTOR

SUB-DIRECTOR

SECRETARIO

LITOGRAFIA Y TIP. "CARLOS PASSERI" LIMA

alcanzado el mayor puntaje en "Carácter Militar"); se adoptó el lema de la Escuela: *Mihi Cura Futuri* ("Yo preparo el futuro"); se compuso (1921) el Himno de la Escuela (letra de José A. de Izcue y música del teniente 1° Guillermo Runciman), el mismo que fue estrenado oficialmente durante la clausura del Año Académico de ese año; se adoptó el escudo del plantel en noviembre de ese año; se instituyó el uso de la sortija de promoción[4]; se implantó la gimnasia matutina y el consiguiente baño con agua fría; la denominada "Velada Anual" empezó a tener vigencia; se inició la tradicional y divertida "Fiesta del Cadete" (la primera tuvo lugar en diciembre de 1921 y el invitado especial fue el poeta José Santos Chocano, quien recitó su inmortal "Epopeya del Morro"). A partir de aquella fecha, anualmente se repite esta fiesta como culminación del calendario de las labores oficiales (Ortiz, 1981). Por otro lado, se hizo, especial hincapié en la conservación, reparación y limpieza del local, logrando el aumento de marinería para esas faenas ("con esto –decía Davy– no solo se logrará el cuidado de las propiedades del Estado, sino también gozar de una atmósfera militar adecuada que en el tiempo pasado no ha existido"). Algunas de estas acciones o medidas se describen con mayor amplitud en el apartado siguiente.

¿Y qué del examen de ingreso? Desde que fue nombrado director de la Escuela en enero de 1921, el comandante Davy –como veremos en apartado posterior– tuvo muy en claro el rol o la trascendencia que revestía el examen de admisión no solo como primer y principal filtro de acceso al plantel, sino también como referente obligatorio para garantizar la idoneidad del futuro oficial de Marina. Dicho de otra manera –manifiesta Laguerre (2015)– el interés en la profesionalización de la institución, y no en agradar a personas influyentes, llevó a Davy a exponer su satisfacción ante el gobierno "por evitar el ingreso al plantel de jóvenes que, aunque recomendados, no eran aptos para la vida en la mar, y que en tiempos pasados habían perjudicado a la institución". Al respecto, en su *Discurso-Memoria* de 1925 expresó: "El Supremo Gobierno y el Ministerio de Marina, nos han apoyado firmemente en el mantenimiento de la pureza, justicia y democracia respecto a la selección de los candidatos a cadetes. El hijo de un Presidente de la República y el hijo del más humilde empleado de la administración pública, tomarán parte siempre en el concurso para ingreso dentro de las mismas condiciones" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1925, año X, N° 6). En esta misma línea de pensamiento, anteriormente en la indicada publicación (1922)

había manifestado que aquellos candidatos que lograsen ingresar a la *Alma Mater* de la oficialidad "tengan a honra, por su propio esfuerzo, ser cadetes de la institución con la frente alta". Todo ello, en buen romance, significaba que nadie sería admitido en la Escuela sino por medio del correspondiente examen o concurso de admisión, el cual sería público y de manera anual según las siguientes reglas específicas:

a. El concurso tendrá lugar a partir del segundo lunes de marzo, comenzando las pruebas a las 9:00 a.m., no pudiendo ser examinado ningún candidato que se presente después de la mencionada fecha y hora en el local de la Escuela.
b. Se declarará el número de vacantes que sean necesarias a fin de que el número de cadetes sea el de 25.
c. El nombramiento de cada cadete será expedido por el Ministerio de Marina en la siguiente forma: cuando existan candidatos de un mismo departamento, de la Provincia Constitucional del Callao o de una provincia del litoral, se preferirá al que tenga mayor nota de mérito, y en el caso de que hubiese solamente un representante por región, se le otorgará a este el nombramiento, siempre que haya sido aprobado en los exámenes. Para poder presentarse como candidato por un departamento o provincia de las señaladas, se necesita haber tenido una residencia no menor de dos años, inmediatamente antes de la fecha del concurso.
d. Entre las condiciones que en las pruebas físicas debe satisfacer el candidato se encuentran: a) una talla no menor de 1,50 metros cuando su edad esté comprendida entre los 16 y 17 años, y de 1,56 metros cuando dicha edad esté comprendida entre 17 y 18 años; b) la correlación entre la talla y la circunferencia torácica será de 0,75 cm. para los del primer grupo y de 0,78 cm. para los del segundo; c) ojo y visión normal, según pruebas optométricas y daltónicas para cada ojo.
e. Además de las pruebas físicas, orales y escritas, exista la denominada de "presencia", por la que el jurado calificador deberá formarse un concepto de la educación, cultura general y otras condiciones que debe poseer un candidato para ser un buen Oficial de Marina. Esta prueba tendrá como coeficiente cinco.
f. Jurar el candidato que prestará sus servicios en la Armada durante cinco años.

Un testimonio interesante sobre el examen de admisión y asuntos colaterales corresponde al contralmirante Federico

Salmón de la Jara (2005) en la remembranza antes citada acerca de su estadía en la Escuela Naval. Dice:

> "Como todos los años, en el mes de marzo de 1927 se llevó a cabo el concurso de admisión de cadetes para la Escuela Naval. Según la convocatoria, el ciclo de estudios comprendía un periodo de seis años, al término del cual los graduados quedaban aptos para desempeñar el servicio, bien de comando o de ingeniería. Para ese año se declararon veinticinco vacantes, número superior a la de los años anteriores. Nos presentamos trescientos cuarentaiún postulantes, en su mayoría procedentes de los Colegios Recoleta e Inmaculada, así como del viejo y prestigioso Colegio Nacional de Guadalupe. No había entonces más colegios importantes. A ellos se sumaron algunos postulantes de provincias. Los requisitos estipulaban contar entre 15 años y seis meses de edad y 18 años y seis meses de edad; no se exigía haber terminado un año específico de instrucción, sino simplemente haber aprobado los exámenes de selección, que eran bastante rigurosos; de tal modo que se presentaban muchachos de segundo hasta quinto de media, y el año en que yo me presenté ingresaron inclusive postulantes que venían de la Escuela de Ingenieros. Las materias en las que se examinaba a los postulantes eran: Aritmética, Álgebra Elemental, Geometría Plana, Elementos de Historia General, Historia del Perú, Elementos de Geografía General, Geografía del Perú y Gramática Castellana.
>
> Otro de los requisitos era, además de buena conducta, ser hijo legítimo, condición que no se contemplaba para el ingreso al Ejército o la Policía –aún no existía la Fuerza Aérea–. Esto indicaba ya que la Marina ha sido siempre muy conservadora y, en cierta forma, aspiraba a constituir una élite. La rigurosa selección obedecía al definido propósito, de colocar a la Marina Peruana entre las mejores de su clase. Se ponía mucho énfasis en que la Escuela estaba dirigida bajo los mismos patrones generales de eficiencia de la Academia Naval Americana, de la cual seguía el modelo. La instrucción era gratuita en la Escuela Naval, los cadetes solamente pagábamos una pequeña cantidad de dinero para los útiles de escritorio. Pero, eso sí, al egresar como oficiales no se les daba a los alféreces ni uniforme ni equipo, todo debía ser pagado por la familia del oficial que, indudablemente, en muchos casos tuvo que endeudarse por un buen tiempo, teniendo en cuenta que en esa época se exigían más uniformes de los que actualmente se usan.
>
> Éramos cinco aspirantes que proveníamos del colegio La Recoleta, entre ellos, el inefable 'Coloradito' Enrique León de la Fuente, pacasmayino de vieja estirpe, marinero cien por ciento y audaz submarinista. Nos conocíamos desde los diez años de edad, estudiantes del mismo colegio, y juntos vivimos después inolvidables días a bordo de los viejos *'R'*, viajando a la zona del Canal y a Filadelfia (EE.UU) para el primer cambio de baterías que se les hizo a los submarinos. Con mi promoción ingresaron tres provincianos, todos de Arequipa.
>
> La Compañía de Cadetes estaba constituida por tres secciones al mando del cadete del 6° año, Juan Francisco Torres Mattos, prestigioso almirante después, Comandante General de la Marina, Ministro y copresidente de la República. Su personalidad, carisma y don de mando, hicieron de él un ejemplo para quienes iniciábamos nuestra carrera naval. En el mes de abril de 1927, al ingreso de nuestra promoción, éramos los únicos cadetes

en la Escuela, pues los integrantes de los otros años se encontraban de vacaciones después que el Crucero de Verano de ese año se extendiera hasta Centroamérica, arribando a los distintos puertos de esos países. El teniente primero Víctor M. Ontaneda Menacho fue el oficial encargado de nuestra formación militar en esos treinta días. Con gran porte militar, de estatura más bien baja, fuerte contextura y recio carácter, cumplió a cabalidad la tarea de transformarnos de 'jóvenes civiles' en Cadetes Navales. Supo imprimir el rigor necesario para tan trascendente cambio. No trepidaba en obligarnos a tomar las posiciones: de saludo al frente, la marcha en formación y, en general, todas las situaciones, utilizando hasta las manos y su voz tonante. Realmente llegamos a temerle. Sin embargo, más adelante, en la vida profesional, coincidimos en el servicio a bordo de los submarinos, y pudimos cultivar una noble amistad, hasta llegamos a tratarnos de 'tú', situación que años antes me habría parecido impensable. Cosas de la Marina".

Sobre la recepción y juramento de los flamantes cadetes, el mismo autor señala:

"El 1° de abril de ese año 1927, tuvo lugar, a las 11:00 a.m., el juramento de los alumnos que ingresábamos. A la ceremonia asistieron el ministro de Marina, doctor Arturo Rubio, el Jefe del Estado Mayor General de Marina, capitán de navío Alfred Graham Howe, toda la plana mayor de la Escuela y las familias de los nuevos cadetes. Charles Gordon Davy nos dio la bienvenida con un discurso en el que nos trazó, a grandes rasgos, lo que se esperaba de nosotros y lo que sería nuestra vida en adelante. 'Dentro de breves instantes, ustedes darán el paso más importante que jamás hayan dado hasta el presente momento. Ustedes cesarán de formar parte de los paisanos, para entregarse a la Armada Peruana, como una parte integrante de la institución naval del país, la primera línea de la defensa nacional. Ustedes dejarán de pertenecer a sus familias y desde hoy en adelante nos pertenecerán. Hasta el más pequeño detalle de vuestra vida será regulado por nosotros. Trataremos directamente con ustedes y no con sus familias. Desde ahora ustedes serán hijos de la Nación, destinados a ser educados y entrenados para llegar a ser Oficiales de la Armada Peruana, destinados a una vida de trabajo duro, disciplina férrea, sacrificio voluntario y absoluta veracidad'. Reseñó en breves y sabias palabras lo que él entendía que debía ser la misión de la Escuela Naval, cuyo destino dependía en aquellos momentos de su entera responsabilidad: 'Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente adoctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritu más bien práctico que académico, con lealtad inalterable hacia su Patria, con cimientos formados con principios de instrucción sobre los que, la experiencia adquirida en la mar, podrá edificar al Oficial de Marina completo; sin perder de vista, sin embargo, el hecho de que mentes sanas en cuerpo sanos son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales de los graduados, y que la mayor eficiencia de estas misiones se logrará únicamente si, mediante una disciplina humana, firme y justa, aquellos entran al servicio llevando en sus corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por esta su Escuela y Hogar, y eterna convicción de la responsabilidad que es suya ante el sagrado lema: *Mihi Cura Futuri*'…".

¿Y qué de la rutina diaria en la Escuela? El indicado autor manifiesta:

"Los cadetes llevábamos una vida muy sana; nos levantábamos a un cuarto para las seis de la mañana con el toque de corneta, y era la hora para los ejercicios, y después al mar obligatoriamente, tanto en verano como en invierno; después pasábamos a la ducha. La rutina de los cadetes durante los cinco días laborables de la semana estaba regida por el siguiente horario:

5:45 Levantarse
6:00 Ejercicios y baño de mar
6:50 Formación e inspección
7:10 Desayuno
8:00 Izamiento del pabellón con la Compañía de Cadetes formada para los honores
8:10 Clases
11:45 Fajina
13:00 Almuerzo
14:00 Clases
15:30 Fajina (deportes)
18:15 Formación e inspección
18:30 Cena
22:00 Silencio

El día sábado por la mañana, el Comandante Director realizaba la revista de inspección general, después de la cual terminaban las labores de la semana. La salida era a las cuatro de la tarde, para regresar el mismo día sábado a las diez y media de la noche. Los domingos se salía después de la misa, a las diez de la mañana, y se debía regresar a las seis de la tarde, de tal manera que los cadetes no dormían jamás en sus casas, excepto una vez al año, en Navidad. Las clases terminaban después de los exámenes de diciembre, y el 1° de enero o el 2, se iniciaba el Crucero de Verano que comprendía tres meses, de enero a marzo. En el mes de abril nos daban vacaciones, con excepción de los desaprobados, que debían quedarse en la Escuela para prepararse y dar exámenes de aplazados. No se podía repetir más de un año: si uno repetía el primero o el segundo año, ya estaba en peligro de ser expulsado; y hubo casos de cadetes que estando a punto de culminar la carrera, y que ya tenían en su haber un año repitente, fracasaron en el quinto año.

Para los alumnos de quinto y sexto año, el día sábado había un embarque a bordo del B.A.P. *Teniente Rodríguez* para realizar prácticas marineras; salíamos por cinco o seis horas, generalmente desde las ocho de la mañana hasta las dos o tres de la tarde. Era una jornada muy dura, porque se trataba de un buque de poco desplazamiento, que se movía muchísimo y tenía muy poca estabilidad. Era un buque francés; en la versión de la época, era un cazatorpedero, buque rápido para los de entonces. Era, además, una nave emblemática, pues había sido el primer buque de guerra que pasó el Canal de Panamá en el año 1914, en su viaje de Francia al Perú, cuando venía para incorporarse a la Escuadra peruana. Había arribado a la boca del río Amazonas (Belem do Pará), y de allí se dirigió a Panamá para pasar a la costa del Pacífico. Las autoridades del Canal le adjudicaron como premio la liberación del pago del derecho de tránsito todas las veces que tuviera que pasar por el Canal. Y es el único caso que

se conoce a este respecto. Bueno, el *Rodríguez* era un pequeño buque (500 toneladas de desplazamiento y cerca de 30 nudos de velocidad) a carbón, de manera que la faena a bordo era realmente muy pesada, pues los cadetes teníamos que alimentar las calderas, trabajo muy duro, fuerte, que, a no dudarlo, contribuyó a formarnos el carácter".

Testimonio semejante, es el que refiere el vicealmirante Pedro Gálvez Velarde en su evocador libro *La bitácora de mi vida* (1998). Dice:

"El 1° de marzo de 1923 nos presentamos con nuestros equipos. Hubo revista de prendas. Nos dieron dos uniformes blancos de lona. Nos alojaron en el dormitorio chico de estribor, corte de pelo y comenzó nuestro entrenamiento militar, marinero y deportivo, con algunas clases de refresco de matemáticas.

Nuestro primer año en la Escuela, transcurrió en medio de una rutina rigurosa. Se había implantado el 'método inteligente' para los estudios, mediante el cual el profesor nos indicaba lo que debíamos de estudiar para la siguiente clase, en la cual a la entrada el instructor nos preguntaba qué es lo que no habíamos entendido de nuestro estudio y dedicaba los primeros veinte minutos en aclaraciones y en los veinticinco minutos restantes se resolvía un tema o problema con el fin de comprobar que efectivamente habíamos estudiado y comprendido el asunto; luego venían 45 minutos de estudio para la próxima clase y así, sucesivamente, se alternaba la rutina académica. Cada curso, según su importancia, tenía un coeficiente. Además, como la instrucción era integral, los estudios técnicos se complementaban con prácticas marineras, militares, deportivas y de ingeniería en taller de mecánica.

La rutina se iniciaba a las 06:00 horas con el toque de diana. Había que levantarse rápidamente, ponerse la tenida de gimnasia, doblar la frazada, las sábanas y pijama, colocándolas debajo de la almohada y extender la sobrecama, saliendo a toda velocidad al área de formación para estar listo al toque de 'llamada'. El toque de formación para los cadetes era 'media llamada de honor'; a esta llamada había que colocarse en el sitio de formación, alineándose hasta la voz de '¡Firmes!'. Si uno llegaba después de esa voz, era arrestado por 'moroso a la formación' y los puntos de castigo que le asignaban debía marcharlos el cadete en la hora de fajina a razón de media hora por punto. Se procedía a 'calentar' el cuerpo con un paso ligero por varios minutos, gimnasia, saltos de rana o algunos juegos para terminar en el mar o en las duchas.

A las 07:30 horas, formación, revista personal y al comedor para el desayuno, el cual se servía luego de una breve oración.

A las 08:00 horas, formación por años y desfile a las aulas.

A las 12:00 horas, almuerzo.

A las 14:00 horas, de nuevo a clases hasta las 16:00 horas en que se desfilaba a los dormitorios para cambiarse de ropa según la práctica que tocaba: mecánica, deportes, manejo marinero o ejercicios militares que se realizaban todos los miércoles en horario vespertino.

Los sábados los estudios comenzaban a las 08:00 horas y terminaban a las 10:00 horas; a partir de ese momento se realizaban los juegos deportivos, luego almuerzo y a las 16:00 horas francas, hasta las 22:30 horas.

El domingo la diana era a las 07:00 horas; a las 08:00 horas honores al Pabellón Nacional frente al mástil de la corbeta *Unión*; luego desayuno

> y misa, terminada la cual a las 10:00 horas se pasaba revista y salíamos francos hasta las 18:00 horas. Los arrestados (por estudios o por conducta) perdían la salida".

Ahora bien; el interés del comandante Davy también se orientó a ampliar la cobertura de los candidatos o postulantes a la Escuela; es decir, romper la política precedente de dar preferencia o exclusividad a los provenientes de Lima. Juzgó conveniente ensanchar el espectro de los postulantes a nivel nacional, realizando propaganda informativa a través de los diarios regionales y capitanías de puerto. Al respecto, la revista *Mundial* en su edición del 1° de enero de 1922 en un artículo titulado "La Escuela Naval", escribió: "Este hábil profesional norteamericano ha puesto sus mejores empeños en el progreso y expansión de la Escuela Naval, habiendo logrado en poco tiempo que aumente en considerable proporción el número de alumnos". En efecto, el número de cadetes se fue incrementando hasta alcanzar la considerable cifra de 110 en 1930; ello, obviamente, era el reflejo de la política asumida y de la gran reputación que, con el tiempo, fue adquiriendo el plantel. La dotación de oficiales también aumentó, llegando a 30 a finales de nuestro periodo (Ortiz, 1981).

¿Y qué requisitos se exigían a los postulantes? Algo de ello ya hemos adelantado en los párrafos precedentes. Sin embargo, en el *Almanaque de El Comercio* de 1928 se mencionan las siguientes condiciones:

a. Ser peruano de nacimiento y tener entre 15 años y medio a 18 años y medio de edad, completados al 1° de abril del año del concurso.
b. Ser hijo legítimo
c. Tener buena conducta
d. Ser sano y bien conformado, revelando robustez y disposición física para la carrera de las armas.
e. Ser aprobado en el examen de admisión en las materias siguientes: Aritmética, Álgebra Elemental (hasta ecuaciones de segundo grado), Geometría Plana, Elementos de Historia Universal, Elementos de Geografía General, Geografía del Perú, Historia del Perú y Gramática Castellana.

De acuerdo, a estos requerimientos, el expediente de ingreso al concurso de admisión debía constar de los siguientes documentos:

1° Solicitud de ingreso
2° Consentimiento del padre, a falta de este, el consentimiento de la madre, y a falta de ambos, el del tutor o apoderado.
3° Nombramiento de un apoderado residente en Lima o en los alrededores.

4° Partida de nacimiento
5° Partida de matrimonio de los padres
6° Certificado de vacuna
7° Certificado de buena conducta
8° Partida de defunción del padre, en caso que este hubiese fallecido.
9° Ficha con datos personales debidamente completada

B. EL DESARROLLO INSTITUCIONAL DE LA ESCUELA NAVAL DURANTE EL ONCENIO

Antes de asumir el comandante Charles Gordon Davy la dirección del plantel en febrero de 1921, el desenvolvimiento del mismo se había realizado mayormente bajo los parámetros académico–administrativos que le habían caracterizado en las dos últimas décadas bajo la influencia de la Misión Naval Francesa personificada por Paul de Marguerye. Algunos hechos previos a su arribo (consignados por la *Revista de Marina*) describen esa cotidianeidad[5]. Por ejemplo, entre el 1° y el 23 de diciembre de 1919 se llevaron a cabo los exámenes finales ante un "Jurado Especial" nombrado por el ministro del Ramo, contralmirante Juan Manuel Ontaneda, e integrada por los capitanes de fragata Germán Stiglich (presidente), Juan Althaus y Manuel Sotil y por el capitán de corbeta Carlos Fajardo (secretario). Las pruebas (orales y escritas) se llevaron a cabo en doble turno: mañana y tarde (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1919, año IV, N° 6). En este mismo número, la indicada publicación informó sobre el homenaje rendido al doctor Federico Villarreal, prominente docente de la Escuela, en ocasión de sus Bodas de Oro dedicadas a la enseñanza. Aquí el testimonio:

> "El sabio maestro ha cumplido cincuenta años dedicados a la docencia. Con este motivo, un numeroso grupo de sus discípulos lo agasajó con un almuerzo el 21 de diciembre último. La labor del doctor Villarreal sobrepasa a todo elogio que sobre ella pudiera verterse. Dedicado desde su juventud a las ciencias matemáticas, ha llevado a cabo estudios que lo ponen al nivel de cualquier sabio europeo y es por esto que su reputación de hombre de ciencia ha pasado las fronteras nacionales y llegado al Viejo Mundo en cuyos principales institutos científicos es muy conocida la obra del ilustre matemático.
>
> La Federación de Estudiantes del Perú, rindiendo homenaje al sabio maestro, ha acordado hacer una compilación de su obra científica, para lo cual ha nombrado una Comisión formada por las siguientes personas: Godofredo García, Simón Seminario, Andrés Echegaray, Carlos Salazar y Miguel T. Vega León. La Presidencia de esta Comisión le ha tocado el

> honor de desempeñarla al Director de la Escuela Naval y de este Revista, señor Capitán de Fragata José R. Gálvez Chipoco. Es digna de encomio la actitud de la mencionada Federación, pues se podrá contar dentro de poco con un libro en que se halle reunida la valiosa y vasta labor del doctor Villarreal en pro del desarrollo de la ciencia y de la cultura nacional".

El año 1920 se inició con una acción bastante puntual y doméstica: el gobierno con fecha 12 de enero autorizó a la Escuela construir un tanque elevado de agua con suficiente capacidad "para garantizar el abastecimiento satisfactorio del elemento líquido al personal del plantel". Obviamente, la escasez casi frecuente de tan vital recurso llevó a esta acertada determinación por parte de las autoridades correspondientes. Al mes siguiente (2 de febrero), no solo se fijó en 65 el número de los alumnos de la Escuela, sino que también se modificaron los artículos 3°, 4°, 14° y 16° del Reglamento de la Sección Pilotos y Maquinistas de la Escuela Naval (Garaycochea, T. 1, pp. 174-177). El 5 de abril –según se lee en la *Memoria de Marina* presentada ese año por Ontaneda– se iniciaron las labores académicas con 67 alumnos matriculados (la cuota era de 65, pero dos alumnos en exceso fueron aceptados), distribuidos de la siguiente manera: Sección Preparatoria y Marina de Guerra, 30 y 10, respectivamente; Ingeniería de Máquinas y Sección Profesional de Marina, 10 alumnos en el segundo año y 4 en el cuarto. En la Sección Profesional de Ingenieros, 2 alumnos en el primer año, 4 en el segundo y uno en el tercero. En la misma *Memoria* se lee: "En la Sección Preparatoria, el Gobierno sostiene a 17 alumnos con beca, abonando Lp. 30 mensuales por cada uno para su alimentación. Además, para 6 alumnos de esta misma Sección, se ha autorizado la inversión de Lp. 30 en cada uno para su equipo y útiles de enseñanza. Las clases han funcionado con toda regularidad desde la apertura del año y el estado sanitario de los alumnos y del personal docente ha sido ampliamente satisfactorio. En mi concepto, el verdadero punto de vista en 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, sino que se compruebe previamente al 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 que merece el oficial respecto a su valía y a la importancia de los servicios que pueda prestar a la institución".

El 30 de abril, se autorizó a la dirección del plantel para iniciar las conferencias semanales sobre Administración a los alumnos

del 4° año y de Taquigrafía a los de la Sección Preparatoria. Al mes siguiente (6 de mayo), se facultó a la Escuela para adquirir artículos tanto de consumo como de escritorio y concluir el nuevo comedor y la oficina del director; once días después, se le autorizó también para que "en sus ajustamientos mensuales considere la cantidad de Lp. 27 para cubrir la diferencia del valor del racionamiento y mejora del rancho, aplicándose el saldo a la partida N° 3 del Pliego Extraordinario del Presupuesto de 1919 prorrogado". Con fecha 17 de junio, se aprobó el contrato celebrado con el constructor naval, Benjamín Peña, para la construcción de dos falúas para el servicio del plantel, por la suma de Lp. 300.

A mediados de año, ocurrió un hecho de particular trascendencia por sus repercusiones posteriores. La Comisión de Marina del Senado integrada, entre otros, por Miguel Grau Cabero y Juan Antonio Portella, visitó las instalaciones de la Escuela, elevando un minucioso Informe con fecha 6 de agosto de 1920[6]. Aquí el extenso y valioso documento publicado por la *Revista de Marina* de ese año:

> "La Comisión de Marina del Senado siente verdadera complacencia patriótica al consignar la favorable impresión que le ha causado la eficiente organización, la disciplina y el pie de adelanto en que se encuentra este instituto, básico en toda su organización naval, ya que, preparándose en él el personal destinado al servicio de nuestra armada de guerra, su buen estado permite esperar que las nuevas generaciones de marinos podrán mantenerse a la altura de la que hoy está en servicio activo y cuya preparación y condiciones personales hacen abrigar verdaderas esperanzas nacionales en esta rama de la defensa del país que requiere tan solo una atención asidua y diligente en lo que respecta a su material, a la provisión de los elementos que le son indispensables, a la buena conservación de ellos, para que puedan tener conveniente aplicación las aptitudes, la buena voluntad y, sobre todo, la invariable fe que el personal de la Marina abriga por regla general del resurgimiento de su arma, y en la esperanza de que el país esté dotado de una Armada que corresponda efectivamente a sus necesidades y que permita esperar la realización de las más caras expectativas nacionales.
>
> La Comisión de Marina que ha expresado con toda franqueza su opinión respecto del estado de nuestros institutos navales, señalando sus deficiencias, anotando sus necesidades y puntualizando, sin eufemismos, los errores de organización donde los ha encontrado no tiene para la Escuela Naval sino frases de encomio y satisfacción y considerar de su deber, expresar en nombre del Senado y del país su felicitación al selecto personal de jefes y oficiales que tienen a su cargo este instituto y, muy en especial, al Director de la Escuela, señor comandante Gálvez cuyas iniciativas en orden al mejoramiento del instituto confiado a su vigilancia, merecen, tanto las ya ejecutadas, como las que tiene en estudio y en vía de aplicación, el más justiciero aplauso.

Personal

La Escuela Naval que funcionó el año anterior con veintiséis alumnos hoy cuenta con cien, en sus diferentes secciones, incremento de personal que obliga a la superioridad naval a prestar, con toda solicitud, el apoyo necesario para que se atienda igualmente a aumentar el personal de profesores, de operarios y de servidumbre que la Dirección solicita para la mejor atención de los servicios.

Se hace necesario dotar a la Escuela Naval de mayor número de carpinteros y de albañiles, a fin de que se puedan realizar con la premura debida las diferentes obras que se encuentran en ejecución en el establecimiento y que se realizan lentamente por la deficiencia anotada.

Ensanche de la Escuela

El incremento de alumnos en la Escuela Naval, que trae consigo un natural aumento en todo el personal del Instituto, situación que puede hacerse más notable en los próximos años, si se tiene en cuenta, que las adquisiciones del Gobierno y de Pro-Marina tienen que despertar entusiasmo en el país y estimular el ingreso de aspirantes a la Escuela, hace necesario proceder a su ensanche construyendo camarotes unipersonales para los alumnos, exigidos en todo establecimiento escolar, y mucho más en los de la clase de la Escuela Naval en que se requiere habituar a los alumnos a la vida de abordo.

Favorecer también en mucho la vigilancia y disciplina del establecimiento el hecho de que se edificará en el mismo local de la Escuela las casas-habitación para los oficiales, proyecto del Director del establecimiento y que la Comisión acoge y patrocina.

Además, es necesario instalar algunas salas nuevas en el edificio, que son indispensables para la enseñanza, como las de navegación, arquitectura y maniobra, para las cuales no existe, dentro del terreno edificado en la Escuela, lugar disponible.

Pabellón de Sanidad

Una de las necesidades a que debe darse satisfacción en la Escuela Naval es la que se relaciona con la instalación de un pabellón de sanidad para el numeroso personal alojado en la Escuela, pues la enfermería de que hoy está dotado no queda a la altura de lo que es el establecimiento. Si el gobierno no piensa acometer por ahora la obra de levantar un hospital de Marina, debe procederse prontamente a la construcción de un pabellón sanitario anexo a la Escuela Naval, pues serviría para instruir personal sanitario secundario para los buques y reparticiones de la Armada y, además, en él podría asistirse no solo los enfermos de la Escuela sino todos los de la Armada. Disfrutando el Ejército de un hospital militar, la Marina requiere también tener el suyo, en armonía con sus necesidades, situado en la Escuela Naval, cerca del mar, y que serviría, además, como sede y centro del personal de sanidad naval.

Instalaciones

Algunas instalaciones de la Escuela Naval requieren ser ampliadas convenientemente a fin de que puedan llenar cumplidamente el objeto a que se les destina. Tal sucede con el taller de mecánica que necesita adquirir aparatos indispensables, como son cepillos horizontales y verticales y torno de alta velocidad, máquina fresadora y máquina para curvar planchas. A pesar de estas deficiencias, he de llamar la atención que en el taller de la Escuela se realizan trabajos de importancia como



Escuela Naval de Bellavista 1909-1915





Diferentes sedes de la Escuela Naval del Perú. (Archivo fotográfico de la Escuela Naval del Perú).





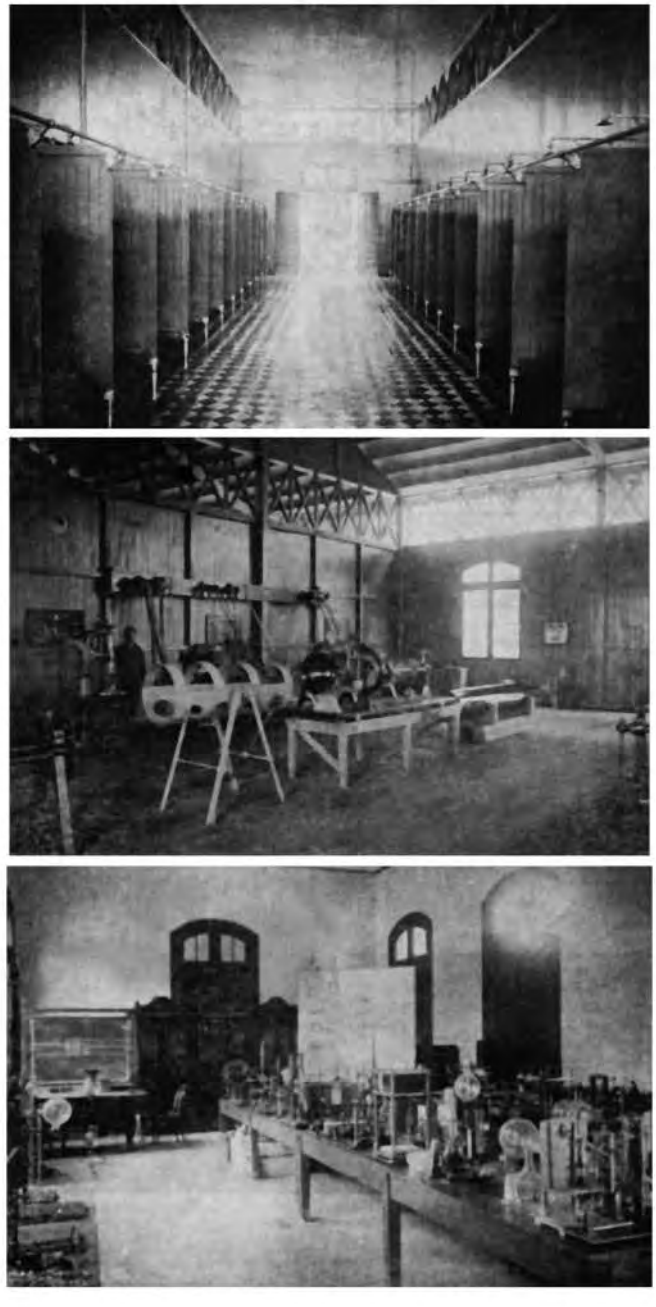
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).







Cuerpo docente y diferentes compartimentos de la Escuela Naval.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 1º de enero de 1922).



Talleres de la Escuela Naval del Perú.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 1º de enero de 1922).

es el que actualmente se lleva a cabo de ejecutar reparaciones serias en las calderas, chimeneas y ventiladores del cazatorpedero *Rodríguez*. Esta obra es un paso muy adelantado hacia la empresa de formar una factoría naval, en la que al mismo tiempo que se conseguiría realizar trabajos de importancia en forma económica, se obtendría también una preparación sólida y práctica para el personal de ingenieros y mecánicos de la Armada. El montaje de aquellos aparatos que requieren apreciable fuerza motriz demanda la adquisición de un nuevo motor de mayor potencia.

Se necesita, además, instalar conveniente y ampliamente un taller para construcciones navales que adiestrará un personal experto de carpinteros de ribera, y que, entre otras muchas labores indispensables, podría tener a su cargo la tarea de construir económicamente para el Fisco embarcaciones de que carecen casi todas las capitanías de nuestro litoral.

El muelle de la Escuela requiere reparaciones indispensables como son: el ajuste de los tirantes y el cambio de muchos de ellos desgastados por la oxidación. También es conveniente ampliar el muelle prolongándolo hacia adelante e instalando en el cabezo un tubo lanzatorpedos que serviría de útil adiestramiento práctico para el personal y que permitiría hacer el estudio indispensable y urgente de los torpedos de los sumergibles, que según informaciones obtenidas por la Comisión, se encuentran en malas condiciones, lo que ha ocasionado el que durante los ejercicios se hayan perdido la mayor parte de los ensayados.

Es necesario, también, que se preste toda clase de facilidades a la Dirección a fin de que se termine prontamente la obra de construcción de un tanque de cemento armado, pues, los existentes, se encuentran casi destruidos por la oxidación y, además, comprometen la solidez del edificio por estar instalados sobre él.

Baterías de saludos

Anexa a la Escuela Naval está instalada una batería de cañones navales, convenientemente adaptados, y en buen estado de conservación que debería encargarse de contestar los saludos que, al fondear en la rada hacen los buques extranjeros a la plaza, misión que, por una anomalía semejante a aquella que ha entregado al Ejército el manejo de las baterías de costa, no está tampoco a cargo del personal de la Marina como sería natural.

Es necesario, a la mayor brevedad, ordenar que la batería de la Escuela Naval de cumplimiento a esa clase de cortesías internacionales pues ello contribuiría no solo a que dichas salvas no se hiciesen como hoy, utilizando cañones de pésimo sistema y antiquísimos cuyo manejo y cuyo sistema de carga primitivo se puede observar desde la bahía, lo cual tiene que producir desfavorable impresión a los extranjeros sino porque también serviría para entrenar en el manejo de los cañones a los alumnos de la Escuela Naval.

Enseñanza

La dirección de la Escuela está empeñada en la tarea de revisar el plan de estudios y los programas de los cursos, a fin de armonizar la enseñanza y sujetarla a un plan definitivo y científico. Dada la preparación y competencia del Jefe director de la Escuela es de esperar que dicha labor sea llevada a cabo en forma que satisfaga ampliamente la eficiencia de la instrucción profesional que se da en ese Instituto. Debido a las gestiones de la Dirección, se ha encargado a Italia modelos desmontables

de unidades de guerra, necesarios para el aprendizaje objetivo del curso de construcciones navales; a Inglaterra, un desviascopio y otros aparatos de enseñanza y a Alemania, aparatos de telegrafía y de telefonía sin hilos instalación esta que será la primera que funcione en el país. Además, se ha encargado a Francia y está próximo a llegar un gabinete completo de Física.
La dirección de la Escuela ha pedido al comandante Althaus actualmente en Europa, y en comisión técnica, los presupuestos de una instalación completa de minas submarinas de pequeñas dimensiones que sería muy útil para el aprendizaje del curso correspondiente en la Escuela. Es de desear que, en cuento sean enviados estos datos, se proceda a hacer dicha utilísima adquisición y que se aprovechara la estada en Europa del referido jefe a fin de procurarse los elementos necesarios para que la Escuela Naval esté dotada de todos los elementos que requiere la eficacia y solidez de la instrucción que en ella debe darse.
Estas medidas, así como la implantación del gabinete de electricidad y laboratorio de química últimamente realizada, contribuirán a que la enseñanza sea lo más objetiva y práctica posible, condición indispensable si se quiere dotar a la Marina de un personal experto y preparado.
El estado en que se encuentra la Escuela Naval, que revela progresividad y además adelantos efectivos, es una manifestación palpable de las ventajas de la administración propia, que con respecto a su presupuesto se le ha concedido. Es de suponer que mucho más se hubiese hecho en orden a su mejoramiento si la partida destinada a satisfacer gastos generales no hubiera sido tan exigua, lo cual ha obligado a la Dirección a habilitar las economías obtenidas en otros renglones, para satisfacer los crecidos gastos de conservación del local, así como para la adquisición de elementos para los talleres, biblioteca, botiquín, laboratorios, gabinete etc. En el próximo presupuesto sería conveniente elevar siquiera a Lp. 100 el monto de esa partida a fin de que pueda dar margen para subsanar la deficiencia del establecimiento, que es necesario consiga, lo que dentro de poco podrá efectivamente ser: un establecimiento modelo entre los de su género.
La Comisión de Marina manifiesta su satisfacción patriótica al dejar constancia de la favorable impresión que le ha producido el Estado de la Escuela Naval debido a la capacidad y buena voluntad del personal a cuyo cargo se ha confiado un instituto de tanta confianza.
Sala de la Comisión
Lima, agosto 6 de 1920

MIGUEL GRAU
JUAN ANTONIO PORTELLA[7]*".*

El 25 de octubre de 1920, por Resolución Suprema, el entonces director de la Escuela, capitán de fragata José R. Gálvez Chipoco (1880-1936), fue nombrado Adjunto Naval en el Brasil, encargándose de la dirección el capitán de fragata Alejandro G. Vinces Ubillús (1884-1946). Aquí el comentario de la *Revista de Marina* en su edición de setiembre-octubre de ese año: "Es de lamentar que la necesidad de su comprobada competencia en un puesto de tanta importancia como el que se le ha encomendado, nos prive de su acertada dirección en las rudas labores de finales

del Año Escolar; pero, por otro lado, debemos felicitarnos de que haya sido nombrado a la gran nación brasileña, muy amiga de la nuestra, donde estamos seguros laborará, con la misma eficiencia que en todos los puestos que le han sido encomendados, en bien de la Marina y de la Patria".

Entre el 13 y el 24 de diciembre del expresado año, se realizaron los exámenes finales ante la "Comisión Oficial" conformada por el capitán de navío Lewis D. Causey (presidente) y los capitanes de fragata Charles G. Davy, Julio Carvajal, Manuel V. Galdo, Manuel I. Vegas y el capitán de fragata maquinista Carlos E. Black (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1920, año V, N° 6).

Los candidatos aprobados en el concurso de admisión realizado a principios del año llegaron a 52, distribuidos en esta forma: 32 para la Marina de Guerra, y el resto para las Secciones de Ingenieros Maquinistas y Marina Mercante. La Escuela funcionó con un promedio de 90 alumnos en total.

Al año siguiente (30 de enero de 1921), se efectuó la clausura del Año Académico correspondiente al periodo anterior. A la ceremonia asistió el Presidente de la República acompañado de los ministros de Estado, de los integrantes de la Misión Naval Americana, de los jefes y oficiales del Ejército y la Marina, de las autoridades políticas de Lima y Callao, de los representantes del Cuerpo Diplomático y de diversas personas expresamente invitadas al acto. Aquí los pormenores de la ceremonia descritos por la indicada publicación: "A las 11:30 a.m. llegó al local el Presidente Leguía. Fue recibido por el Director de la Escuela, los Jefes, Oficiales y Profesores civiles que componen el Cuerpo Docente de la institución, habiéndose rendido los honores reglamentarios por las compañías de desembarco de los buques de la Escuadra. Instantes después, presente la concurrencia en el salón de actuaciones de la Escuela, el Director, Capitán de Fragata Alejandro G. Vinces, procedió a la lectura de su interesante *Memoria*, dando cuenta de la marcha de la institución durante el último año escolar, así como de las reformas próximas a implantarse y que son necesarias llevar a cabo. No nos es posible reproducir este documento, debido a su extensión y carecer nosotros del espacio suficiente para ello. Pero, refiriéndonos a él, podemos señalar como puntos principales los siguientes: la necesidad imperiosa de ensanchar el local, a fin de que tenga la capacidad suficiente para alojar a todo el personal, que visiblemente ha aumentado desde que se construyó el edificio; proporcionar la comodidad requerida a los distintos gabinetes y laboratorios destinados a la instrucción práctica de los alumnos;

instalar un laboratorio de Química apropiado; adquirir modelos para las salas de Artillería, Minas, Máquinas y Calderas, Arquitectura Naval, Navegación, etc.; instalar un horno de fundición; adquirir el mayor número de máquinas para prácticas; y, finalmente, atender al servicio inalámbrico próximo a instalarse y del que se da cuenta en la citada Memoria"[8].

Concluida el comandante Vinces la lectura de su *Memoria* anual, el presidente Leguía procedió a entregar los diplomas de excelencia académica a los siguientes alumnos:

Cuarto año– Sección Marina: Aspirante de Primera, Manuel Cánepa
Tercer año– Sección Ingeniería de Máquinas: Aspirante de Primera, Pablo Rojas
Segundo año– Sección Marina: Aspirante de Segunda, Carlos de la Jara
Primer año– Sección Ingeniería de Máquinas: Aspirante de Segunda, Víctor Montes
Preparatoria– Sección Marina: Alumno Rafael Torrico
Preparatoria– Sección Ingeniería de Máquinas: Alumno Eduardo Pasquel

Adicionalmente, se concedió como premio una obra profesional al Aspirante de Segunda, Víctor Montes por haber alcanzado el mayor porcentaje de suficiencia académica.

Este año, terminaron sus estudios y recibido el título correspondiente, los alumnos que a continuación se expresan:

Manuel Cánepa Muñiz
Carlos González del Valle Villarroel
Rafael Bravo Fonseca
Fernando Sarmiento Calmet[9].

Al finalizar el reparto de diplomas y títulos, el ilustre mandatario declaró clausurado el Año Académico pronunciando el siguiente discurso:

"Señor Director
Señores:

Con la atención que siempre me ha merecido cuanto se relaciona con el progreso de nuestra institución naval, he escuchado la minuciosa e interesante Memoria del señor Comandante Director de esta Escuela; Memoria que, a la par que revela las mejoras introducidas en este plantel durante el año que ha terminado, pone también de manifiesto la actividad y el celo que, en beneficio de él, han desplegado quienes se hallan encargados de realizar sus utilísimos fines.

Las adquisiciones hechas últimamente, y que enumera el señor Director, no son sino la primera etapa del vasto plan que estoy dispuesto a desarrollar, convencido, como que me hallo, de la necesidad y urgencia de que este Instituto alcance el adelanto exigido por la mejor preparación de los defensores de nuestro dilatado litoral.

Testimonio de mi propósito es el establecimiento, muy reciente aún, de la Escuela de Hidroaviación, cuyos alumnos han salido en su totalidad de estas aulas, y han empezado a dar ya pruebas de que, llegado el momento, podrán repetir en el aire las hazañas que sus antecesores efectuaron en el mar.

> Con tales miras, mi gobierno ha tomado, pues, la debida nota de las recomendaciones hechas por el señor Director, y adoptaré las medidas que requiera la pronta ejecución de las concernientes al ensanche del local, al relleno de los terrenos que lo circundan, a la refacción y prolongación de su muelle, a las instalaciones de los gabinetes y laboratorios que facilitarán el perfeccionamiento de la práctica de los alumnos; y, final y principalmente, a la propuesta de la creación de la guardia militar.
> Así, la Marina Peruana, cuna tradicional de heroísmos y abnegaciones, podrá desenvolverse, sin obstáculos, en forma que irradie honor y grandeza sobre el nombre futuro del Perú.
> Recibid, señor Director, profesores, oficiales y alumnos, mis más calurosas felicitaciones por el éxito que ha alcanzado vuestra dedicación.
> Queda clausurado el año escolar de 1920"[10].

Este fue, pues, a grandes rasgos el quehacer cotidiano de la Escuela Naval en los meses previos a la llegada del comandante Charles G. Davy a la dirección del plantel. A partir de entonces (9 de febrero de 1921 en que se hizo cargo de tan delicada función), empezó lo que podríamos denominar, en expresión sobredimensionada, la "Era Davy". En efecto, los testimonios señalan "que la Escuela Naval del Perú, bajo la dirección de ese magnífico líder se transformó y modernizó durante el corto periodo de 1921 a 1930, no solo porque se instauraron las técnicas y sistemas de la Academia Naval de Annapolis, sino por el influjo de la mística que supo imprimir y arraigar en los cadetes" (Salmón de la Jara, 2005).

¿Qué hechos significativos podemos señalar para la Escuela Naval a partir de febrero de 1921 con la jefatura del comandante Davy al frente de ella? Entre otros, los que a continuación mencionamos y que consigna la *Revista de Marina* de aquellos años de manera detallada y sistemática.

De acuerdo a la organización académica diseñada por el flamante director, con fecha 21 de febrero (apenas a los doce días de asumir el cargo), el gobierno aprobó las modificaciones al Reglamento Orgánico Interno, de Admisión y Concurso de la Escuela. Con este documento, que León Garaycochea consigna (T. 2, pp. 32-46), se iniciaba la normatividad de la flamante administración bajo la égida del reputado oficial norteamericano; posteriormente, y a lo largo del periodo, se sucederían otras modificaciones hasta llegar al Reglamento General de 1928 (el último ordenado por el comandante Davy). Por su trascendencia histórica (por ser el primero de esta naturaleza durante el Oncenio) de inmediato lo reproducimos íntegramente:

> "EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
> Considerando:
> Que la revisión practicada de los Reglamentos Internos Orgánico y de

Admisión y Concurso de la Escuela Naval, ha demostrado la necesidad de introducir algunas modificaciones para el mejor resultado de la instrucción en dicho plantel;
Decreta:
Apruébanse los proyectos expresados, cuyos artículos regirán hasta la promulgación del Reglamento General revisado.
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiún días del mes de febrero de mil novecientos veintiuno.

A. B. LEGUÍA
G. LEGUÍA Y MARTÍNEZ".

Aquí las referidas modificaciones:

"Para que la labor de reorganización de la Escuela Naval pueda llevarse a cabo sin demora, antes de la promulgación del reglamento revisado, los siguientes artículos de organización y del Reglamento General, serán considerados vigentes desde la fecha. Todos las partes del Reglamento actual que no estén en armonía con los artículos siguientes, se considerarán revocados, modificados o agregados, según el caso.

1.– La organización y el reglamento general para la Escuela Naval, que son el complemento a las leyes, códigos, decretos, reglamentos, etc., que rigen a todo el servicio naval, serán aprobados por el Supremo Gobierno.

2.– El reglamento para la disciplina interna y para el gobierno interno de la Escuela, son directamente formulados por el Director, no necesitando aprobación.

3.– El Director de la Escuela Naval será un Oficial Superior de Guerra, con grado no menor que el de Capitán de Fragata y será nombrado por el Supremo Gobierno.

4.– El director tendrá a su cargo la dirección y administración general de la Escuela. Todos los Jefes, Oficiales, Profesores civiles y empleados de la Escuela, estarán bajo su mando.

Corren a su cargo el terreno, los edificios, buques y propiedades del Gobierno usadas por la Escuela, o que pertenezcan a ella.

El Director podrá elegir o remover a todas las personas empleadas en el servicio de la Escuela, excepto el caso de las nombradas por el Ministerio, según las leyes y reglamentos de la Marina.

5.– Para el servicio de la Escuela se nombrarán por el Supremo Gobierno, los Jefes y Oficiales de Marina de conformidad con las recomendaciones del Director, en lo que fuere posible, a fin de que la organización del Plantel sea completa.

6.– El Sub-director será un Oficial de guerra con el grado no menor que de Capitán de Fragata y dependerá directamente del Director. Se llamará el Comandante de Cadetes y tendrá el mando

de este cuerpo y de todos los tripulantes y empleados civiles de la Escuela. Corre a su cargo la ejecución del reglamento y las instrucciones para la disciplina interna de todo el personal de la Escuela. Ejecutará y hará ejecutar todas las órdenes que imparta el Director.

7.– Todos los Jefes, Oficiales y Profesores civiles de la Escuela darán informe al Comandante de Cadetes de todas las faltas, negligencias y conducta contra el reglamento cometidas por los cadetes, cuando tengan conocimiento de estas.

8.– El Sub-director es el Jefe del Departamento Ejecutivo y como tal representará al Director directamente a fin de poder mantener la eficiencia militar y general de la Escuela. Para que él pueda hacer sus deberes como el ejecutivo sin molestia de ningún género, todos los jefes, oficiales, profesores civiles y personal de toda clase pertenecientes a la Escuela se considerarán bajo su mando y órdenes. El tendrá la dirección general de todos los ejercicios y de todas las instrucciones tácticas y de la conservación de la disciplina y seguridad en general.

Tendrá a su cargo las reparaciones, la conservación y limpieza de todos los edificios y terrenos de la Escuela, manteniéndolos en condiciones tales que aseguren la comodidad y salubridad de todo el personal de la Escuela. Tendrá, además, los deberes que el Director le ordene.

9.– Un Jefe u Oficial de Guerra se nombrará como Ayudante del Comandante de Cadetes. Se llamará el Jefe de Edificios y Terreno el que tendrá responsabilidad ante el Comandante de Cadetes por las reparaciones, conservación y limpieza de los muelles, botes, edificios, terrenos y dormitorios de la Escuela. Tendrá, además, otros deberes ordenados por el Director.

No tendrá responsabilidad por el estado de conservación de los aparatos y libros usados por los diversos departamentos de instrucción. Él será miembro del Departamento Ejecutivo.

10.– La enseñanza estará a cargo de los departamentos siguientes:

Ejecutivo
Manejo marinero y construcción naval
Ingeniería Naval
Navegación
Electricidad
Artillería y Torpedos
Matemáticas
Idiomas extranjeros
Higiene

Física y Química
Literatura e Historia

11.– La enseñanza en la Escuela Naval durará cinco años, tanto para los cadetes de guerra, como para los cadetes ingenieros, incluyendo los estudios que el Consejo Académico recomiende.

El Plan de estudios se someterá, antes que principie cada año académico, al Ministerio de Marina para su aprobación.

12.– Un Jefe u Oficial se designará a cada departamento, como Jefe de departamento, el que tendrá a su cargo la instrucción general de los cadetes en su departamento. Cuando no haya suficientes Jefes u Oficiales del grado o experiencia conveniente para designar uno a cada departamento, dos o más de estos pueden depender de un mismo Jefe u Oficial. El Director podrá tener el cargo de uno o más departamentos, si lo cree conveniente.

13.– Ningún Profesor Civil podrá ser Jefe de Departamento, aunque esté dedicado exclusivamente en el trabajo de instrucción de la Escuela.

14.– Todos los Jefes de Departamento y sus subordinados harán los otros deberes que el Director les señale.

15.– Habrá un Consejo Académico, compuesto por el Director y los Jefes de Departamento. Este Consejo se reunirá cada 30 días o cuando el Director lo convoque.

Será presidido por el Director y en caso de ausencia de este por el Comandante de Cadetes, y a falta de ambos por el Jefe u Oficial de Guerra de mayor antigüedad.

Los asuntos sometidos al Consejo serán resueltos por la mayoría de sus miembros. Durante la ausencia de un Jefe de Departamento, el Jefe u Oficial que le sigue en antigüedad representará el departamento citado, si el Director así lo ordena. El Director tendrá tres votos; cada departamento tendrá uno.

16.– Serán atribuciones del Consejo Académico: someter a la aprobación del Ministerio de Marina el Plan General de Estudios, permitir o no el examen de aplazados; determinar los pesos relativos entre recitaciones y exámenes y los coeficientes de los diversos estudios para establecer los promedios generales; recomendar la separación de los cadetes deficientes.

17.– El Consejo Académico no podrá resolver los asuntos de disciplina, ejercicios militares, tácticos y físicos que pertenecen exclusivamente al departamento ejecutivo bajo la autoridad inmediata del Director.

18.– Es prohibido a los Jefes y Oficiales de la Escuela Naval, aceptar empleo como profesores en ninguna otra institución de educación, enseñanza o instrucción.

19.– El año académico principiará el 1° de mayo y terminará el 31 de diciembre. Estará compuesto de dos periodos de cuatro meses cada uno.

El periodo de verano incluirá el tiempo comprendido desde el final de los exámenes anuales hasta el 30 de abril, durante este tiempo tendrá lugar el servicio a bordo de los buques de la Armada y ejercicios prácticos en la Escuela, en la forma que sean autorizados. El crucero de verano durará aproximadamente tres meses, principiará inmediatamente después de la clausura del año académico, embarcándose los cadetes a bordo de los buques de la Armada que el Ministerio ordene.

20.– Los alumnos navales en la Escuela Naval, se llamarán 'Cadetes'; clasificándoseles en cinco clases correspondientes a los cinco años de estudios; los que cursan el primer año de estudios se llamarán 'Cadetes 1° año', los del segundo año, 'Cadetes' 2° año, etc.

Los cadetes que estudien para ingenieros se llamaran de la misma manera 'Cadetes Ingenieros 4° año', etc.

Los cadetes para ingeniería no serán elegidos hasta la clausura del tercer año de sus estudios, según las necesidades del servicio de la Marina. Desde entonces se llamarán 'Cadetes Ingenieros' y tomarán cursos de estudios distintos de los de Cadetes de Guerra.

Los exámenes mensuales, semianuales y anuales serán escritos excepto en los casos de tratarse de inglés, francés y trabajos prácticos.

Todos los cadetes, tanto los de Guerra como los de Ingeniería, recibirán lo más pronto posible un buen conocimiento mecánico y práctico, a fin de que ellos puedan saber hacer bien los deberes de los tripulantes de cubierta y del departamento-ingeniero a bordo de los buques de Guerra.

21.– Los cadetes diplomados en la Escuela Naval serán destinados por el Supremo Gobierno a los buques de Guerra de la Armada, para prestar sus servicios a bordo, inmediatamente después de la clausura del quinto año académico de sus estudios particulares. Desde entonces se llamarán 'Guardiamarinas' y 'Guardiamarinas ingenieros'".

"REGLAS DE ADMISIÓN Y CONCURSO
Candidatos para el Año 1921 – 1922
ESCUELA NAVAL

Art. 1°.– El nombramiento de alumnos de la Escuela Naval es expedido por el Ministerio del Ramo y para obtenerlo se requiere:

1°.– Ser peruano y tener de 14 y ½ a 17 y ½ años de edad, computados al 1° de abril de 1921.

2°.– Ser hijo legítimo
3°.– Tener buena conducta
4°.– Ser sano y bien conformado revelando robustez y disposiciones para la carrera de las armas.
5°.– Haber sido aprobado en todos los cursos comprendidos en los dos primeros años de Instrucción Secundaria.
6°.– Estos requisitos se acreditan; el primero y el segundo, con la partida de nacimiento o de bautismo; el tercero con el certificado de conducta del Colegio de donde viene; el cuarto; con el reconocimiento facultativo de los cirujanos nombrados al efecto y el quinto, con los respectivos certificados de las Escuelas o Colegios en que hubiesen estudiado, y por examen rendido ante el Jurado de Admisión.

Además, debe acompañarse el consentimiento del padre o tutor para que el candidato siga la carrera de Marina y compromiso de los mismos de sujetarse, a las prescripciones de este Reglamento y el Orgánico.

Art. 2°.– La aptitud física para la carrera se comprueba mediante un reconocimiento médico que deben sufrir los candidatos, antes de someterse a las pruebas de competencia, reconocimiento que es verificado por una comisión compuesta por un Jefe de Marina de Guerra de la Escuela y dos Cirujanos nombrados por el Ministerio a los que se agregará el Cirujano de la Escuela.

Art. 3°.– En el examen físico de los candidatos, aquel que adolezca de algunos de los defectos que a continuación se expresan no puede ingresar a la Escuela:

1°.– Talla menor de 1m.50 cm. Y circunferencia torácica menor de 73 cm.
2°.– Debida correlación entre la talla y la circunferencia torácica o capacidad respiratoria.
3°.– Desarrollo imperfecto del cuerpo, debilidad congénita o deformidades consecutivas o herida y otras enfermedades que las ocasionen.
4°.– Idiotismo, pobreza de espíritu, dificultad en la palabra, falta de inteligencia y de agilidad en los movimientos.
5.– Enfermedad crónica de la piel (especialmente el cuero cabelludo), del hueco axilar, venéreas y cicatrices viciosas o muy pronunciadas.
6°.– Forma extravagante y muy deforme de la cabeza, rostro, cuello, etc.
7°.– Ojo y visión anormal, según pruebas optométricas y daltónicas.

8°.– Sordera, debilidad en los oídos, etc.
9°.– Enfermedades crónicas de la nariz
10°.– Enfermedades de la garganta, del paladar y de la lengua
11°.– Deformidades del pecho y debilidad respiratoria
12°.– Muy grueso o vientre muy desarrollado, etc.
13°.– Varicocele, haber sido operado de varicocele y enfermedades diversas de los órganos sexuales.
14°.– Diversas enfermedades del ano
15°.– Deformidad o debilidad de los cuatro miembros (brazos y piernas), articulaciones anquilosadas. Varices de los miembros inferiores. Ulceras crónicas.
16°.– Enfermedades: del corazón, pulmón, hígado, riñón, nerviosas. Hernias. Enfermedades del cuello, de la médula espinal, dificultades en los movimientos.
17°.– Toda herida o enfermedad cuya cura no sea inmediata

Las decisiones de la Comisión son tomadas a mayoría de votos.

Art. 4°.– La admisión de los alumnos tendrá lugar por concurso, debiendo preferirse, primero los que además de satisfacer los cuatro primeros requisitos, manifiesten ante el Jurado, poseer una instrucción superior a la exigida en el 5°; segundo, los que en los límites de esta hayan merecido mejores notas de aprobación y reúnan los demás requisitos.

Art. 5°.– Del resultado de cada concurso, da cuenta el Director al Ministerio del Ramo, con remisión de los expedientes debidamente tramitados para recabar los nombramientos de los solicitantes aprobados, y expedidos que sean estos volverán los referidos expedientes al archivo de la Escuela.

Art. 6°.– Los exámenes de concurso se realizarán a partir del 21 de marzo a las 10 a.m. en la Escuela Naval de La Punta, no debiendo ser examinado ningún solicitante después de esta época.

Art. 7°.– El número de plazas vacantes es de 35. Las solicitudes deberán ser entregadas por los mismos candidatos al presentarse al concurso. Dichas solicitudes deberán acompañarse de toda documentación y requisitos que establecen el Art. 1°.

El Ministerio de Marina expedirá el nombramiento de los cadetes en la siguiente forma:

1°.– Cuando existan varios candidatos de un mismo departamento o provincias, constitucional o litorales, recibirá el nombramiento para su departamento el que tenga la mejor nota de mérito entre ellos.
2°.– En el caso de que hubiese solamente un candidato de un departamento o provincia se le otorgará a este su

nombramiento, siempre que hubiese sido aprobado en los exámenes.

3°.– Para poder presentarse como candidato por el departamento o provincia a que pertenece debe haber residido el candidato dos años, inmediatamente antes de la fecha de examen.

4°.– Después de llenar las vacantes de representación para los departamentos y provincias, las demás vacantes se llenarán por los otros candidatos aprobados, en el orden de mérito.

Art. 8°.– El Jurado de recepción es formado por el Director o Sub Director que lo preside, el Secretario y cuatro profesores, de preferencia los que dictan los cursos del primer año de estudios.

Art. 9°.– Recibida la petición de un solicitante, con todos los documentos que debe acompañarla, el Director ordena, su reconocimiento por la Junta de Cirujanos, nombrados al efecto por el Ministerio a fin de que emita el dictamen correspondiente. En este dictamen se expresa de una manera concisa y terminante, si el solicitante satisface o no a las condiciones exigidas en el Art. 3°, se indica, además, numéricamente la estatura y peso de aquel, su agudeza visual, la capacidad vital del pulmón, indicada por el espirómetro y la circunferencia del tórax.

Art. 10°.– Los candidatos aceptados por la mencionada Comisión son inscritos para el examen a que se refiere el inciso 5°.

Art. 11°.– La condición 5° del Art. 1° se satisface mediante examen, que comprende pruebas escritas y pruebas orales, ante el Jurado respectivo.

Art. 12°.– Las pruebas escritas que se toman en el mismo local de la Escuela consisten:

1°.– En escribir a pluma un párrafo de 150 palabras poco más o menos, dictado por uno de los miembros del Jurado, quien indica de la puntuación, solo los puntos.
El examinado dispone de cinco minutos para revisar la ortografía y entrega en seguida su trabajo al presidente del Jurado. Esta prueba sirve para juzgar la escritura y ortografía del examinado.

2°.– En verter al francés o inglés un trozo de un escrito cualquiera, permitiéndose el uso del diccionario, en un tiempo no mayor de media hora.

3°.– En resolver dos problemas: Uno de Aritmética y otro de Álgebra, en conformidad con los programas respectivos. Estos problemas son designados por la suerte de una lista numerada, para lo cual saca el examinado de un

ánfora los números respectivos. Se concede una hora al examinado para que pueda resolver ambos problemas.

Art. 13°.– El promedio de los calificativos individuales en cada una de las cinco materias: dictado, composición histórica, idiomas, aritmética y álgebra da el calificativo en cada materia; y el promedio de los últimos, combinados con sus coeficientes respectivos, da el calificativo del examinado en las pruebas escritas.

Art. 14°.– Si el calificativo medio en cualquier de estas pruebas resulta inferior a 11, el examinado queda de hecho eliminado del concurso.

Art. 15°.– En las pruebas escritas el examinado está aislado en el local de las actuaciones y no puede salir de él hasta después de terminadas aquellas.

Art. 16°.– Cualquier candidato que en el examen copie de otro o procure ser auxiliado, o sea encontrado con algún escrito desautorizado, referente al asunto, es eliminado del concurso.

Art. 17°.– Las pruebas orales comprenden:

1°.– Lectura de un trozo tomado indistintamente de una obra cualquiera que explicará y analizará gramaticalmente el examinado.

2°.– Traducción de un párrafo del francés o inglés a elección.

3°.– Respuestas a las preguntas que sobre Gramática, Historia y Geografía del Perú, Geografía Física, Aritmética, Álgebra y Geometría saque indistintamente el examinando de una ánfora que las contiene.

Art. 18°.– Además de las pruebas físicas, orales y escritas, existirá la denominada de presencia, por la cual el Jurado deberá formarse un concepto de la educación y otras cualidades que debe poseer un candidato para ser un buen Oficial de Marina. Esta prueba tendrá 5 por coeficientes.

Art. 19°.– El promedio de los calificativos individuales en cada una de las materias que componen el examen oral, da el calificativo en cada materia, el promedio de estos últimos, combinados con sus coeficientes respectivos, da el calificativo del examinando en las pruebas orales.

Art. 20°.– El promedio de las notas obtenidas en las pruebas orales, escritas y de presencia, es el calificativo final del examinado, teniendo la nota del examen escrito un peso doble que la de las otras dos.

Si el calificativo final es menor que 11, queda el examinado eliminado del concurso, y si es 11 o número mayor que este, queda aprobado y conserva su promedio para los fines del concurso, en la parte que el Director eleve al Ministerio del resultado de aquel.

Art. 21°.– La escala de notas para la calificación de cada una de las materias relativas a esta prueba, es la reglamentaria del cero al 20, siendo los que sieguen sus coeficientes:

Pruebas Escritas

	Coeficiente
Dictado	2
Composición Histórica	2
Idiomas	2
Problemas de aritmética	4
Problemas de álgebra	5

Pruebas Orales

	Coeficiente
Gramática Castellana	2
Idiomas	2
Historia del Perú	3
Geografía del Perú	3
Geografía Física	3
Aritmética	4
Álgebra	5
Geometría	5

Art. 22°.– Terminado que sean los exámenes de concurso, el Director da cuenta de su resultado al Ministerio del Ramo, incluyendo dos cuadros: uno perteneciente a los candidatos que representan a sus departamentos y en el que estarán colocados por orden de mérito dentro de cada departamento, y el otro, de los candidatos aprobados en orden de mérito.

Acompañará, así mismo, los expedientes de cada uno de ellos, y la propuesta de los jóvenes que la Dirección considere aptos para ser nombrados alumnos de la Escuela.

Art. 23°.– Los candidatos deben presentarse a la Escuela el 1° de abril, no siendo ninguno admitido después del 15 del mismo mes a las 10 a.m.

Art. 24°.– Los padres o apoderados de los alumnos comunicarán su dirección a la secretaría de la Escuela; quedando además obligados a dar aviso oportuno de los cambios de domicilio que efectúen.

Art. 25°.– los documentos relativos a un solicitante eliminado quedan en el archivo de la Escuela; pero el interesado puede obtener la devolución de algunos de ellos, mediante la respectiva solicitud escrita presentada a la Dirección".

Al amparo de estas modificaciones, el comandante Davy enrumbó el quehacer de la institución académica naval. Así, por ejemplo, respondiendo al espíritu pragmático de la enseñanza por él inspirado, el 7 de marzo del mismo año 1921 los cadetes fueron embarcados en los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* a recorrer todo el litoral en viaje de instrucción. Con ello, se iniciaba una larga experiencia educativa a través de los llamados "Cruceros de Verano" y que perduraría en el tiempo con manifiesta regularidad (ver apartado 4 del presente capítulo). Las naves zarparon del Callao rumbo al norte y después al sur con una duración casi similar en ambos rumbos. Los cadetes fueron divididos en dos grupos a cargo de los instructores de la Escuela: teniente 1° Humberto Alfageme Chávarri y teniente 2° Mariano H. Melgar Conde. Este viaje –de acuerdo a lo programado– duró hasta el 29 de abril, pues el periodo académico se iniciaba el 1° de mayo (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, abril-mayo-junio de 1921, año VI, N° 2).

Tras la renuncia del ministro Ontaneda al cargo por razones ya explicadas en el capítulo V del presente volumen, el flamante ministro, doctor Lauro Ángel Curletti Valdés, visitó la Escuela el día 21 de marzo de ese año, realizando –de acuerdo a dicha publicación– "una inspección minuciosa de todos los servicios y dependencias"; asimismo, tuvo la oportunidad "de presenciar, en parte, el desarrollo del concurso de admisión que comenzó aquel día". Efectivamente, en la expresada fecha (conforme a las resoluciones respectivas) se convocó al concurso de admisión para cubrir las vacantes ofertadas; era la primera convocatoria de la llamada "Era Davy". De los 55 postulantes que se presentaron (sometidos todos por igual a las pruebas determinadas en el respectivo Reglamento de Ingreso) fueron aprobados los siguientes:

Octavio Ríos Higginson
Alfredo Sousa Almandoz
José Alberto Mosto Mosto
Alberto Sánchez Carrión Velaochaga
Alberto del Castillo Llanos
Raúl L. García Sandoval
Humberto S. Gal'Lino Domenack
Enrique Águila Pardo



El Director de la Escuela Naval y el subdirector juramentando a los nuevos cadetes. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



El presidente Leguía haciendo entrega de la Espada de Honor al cadete más distinguido. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Carlos E. Cornejo López
Juan Antonio Rivero Ferro
Ernesto Roldán Seminario
Carlos Alberto Galliani Allende
Augusto García Gutiérrez
Alberto Flavio López López
Juan Francisco Torres Matos
Julio Abel Raygada de la Carrera
Héctor Castro de Mendoza

Días después (el 31 de marzo), tuvo lugar la ceremonia de recepción o bienvenida a los nuevos cadetes (la primera históricamente en su género). De acuerdo a la *Revista de Marina* (edición de enero-febrero-marzo de 1921) ella se realizó de la siguiente manera:

"A las 16:00 horas, presentes en el salón de actuaciones el Director, los Jefes y Oficiales que componen el Cuerpo Docente del plantel y los candidatos aprobados, el capellán del Instituto Pedro Belar, por disposición de la dirección, pronunció una alocución encaminada a explicar a los nuevos cadetes el significado y trascendencia de la ceremonia que se iba a realizar. Enseguida, el Capellán recitó una sentida oración patriótica apropiada al acto, procediendo luego a la bendición del pabellón nacional colocado sobre la mesa del estrado y junto al cual se hallaba el Evangelio; símbolos ante los que, uno por uno, prestaron el juramento respectivo los nuevos cadetes, recibiendo cada uno, de manos del Director, el nombramiento de cadete.

El juramento fue tomado por el Director, según la fórmula siguiente:

'¿Juráis por Dios y por vuestro honor desempeñar fiel y lealmente las obligaciones que contraéis como cadete de esta Escuela, sujetándoos a la Constitución y Leyes del Estado Peruano, así como también al estricto cumplimiento de los Reglamentos de ella?'.

Alumno: 'Sí, lo juro'

Director: 'Si no lo hiciereis, Dios y la Patria os lo demanden'…".

Una vez entregado el nombramiento al último de los flamantes cadetes, el comandante Davy pronunció el siguiente discurso (ya glosado parcialmente en páginas precedentes) y que consigna la citada publicación:

"La Marina de Guerra del Perú debe constituir la primera y más avanzada línea de la defensa nacional. Vosotros, los nuevos cadetes, que sobre un número mayor de 50 postulantes, colocados todos en el mismo plano, habéis obtenido la distinción de pertenecer a este Instituto, vais a tener el privilegio de asistir a la reorganización de la Armada Nacional, la que será y debe ser una realidad dentro de breve tiempo.

Constituye, pues, para vosotros doble motivo de satisfacción el ingresar a este plantel, en el que, durante vuestra formación, debéis de contribuir a tan noble aspiración, cumpliendo fielmente los sagrados deberes que os habéis impuesto.

Hagamos firme resolución los Jefes, Oficiales, Cadetes y tripulantes de cumplir, lo mejor posible, nuestras labores a fin de poder llegar a colocar

a la Armada en el alto nivel a que está llamada por el clamor ciudadano. Os felicito y recibo con muchos gusto y satisfacción".

El comentario de la *Revista de Marina* en la indicada edición fue el siguiente: "La implantación de esta ceremonia, nueva entre nosotros, de carácter sencillo y patriótico a la vez, encierra una profunda significación moral, contribuyendo a que los cadetes, desde su ingreso a la Escuela, se den clara cuenta del valor del compromiso que contraen; a intensificar su patriotismo, avivando desde el principio, su amor a la Institución, y a hacerlos comprender la necesidad obligatoria de mostrar siempre obediencia y respeto a las leyes y reglamentos".

De esta manera, se iniciaba no solo un nuevo ciclo histórico en la vida de la ya centenaria institución académica naval, sino que también empezaron a dictarse e implementarse una serie de medidas que, al poco tiempo, lograron consolidar su prestigio académico dentro y fuera del país. Por ejemplo, con fecha 11 de abril se aprobó el nuevo Reglamento Orgánico de la Escuela, estableciéndose que la instrucción y el sostenimiento de los cadetes serían por cuenta del Estado. Al mes siguiente (30 de mayo), se expidió la Resolución Suprema por la cual, a iniciativa del comandante Davy, el gobierno instituyó oficialmente la denominación de "Escuela Naval del Perú" a la antigua *Alma Mater* de la oficialidad peruana. Aquí el breve texto:

"Lima, 30 de mayo de 1921
Siendo atendibles las razones expuestas por el Director de la Escuela Naval
Se resuelve:
Que en lo sucesivo se designe al mencionado Instituto 'Escuela Naval del Perú'.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República

CURLETTI".

Ese mismo día 30 de mayo, se aprobó la reglamentación del vestuario y equipo para los cadetes (Garaycochea, T. 2, pp. 138-141). Dos días después, se aprobó aumentar la planta del personal subalterno de la Escuela con el consiguiente contingente y sus haberes correspondientes:

• Un Primer Radiotelegrafista con el haber de…….....Lp.	15,6,00
• Un Primer Condestable Artillero……..	15,6,00
• Un Primer Maestro de Armas…….....	15,6,00
• Un Segundo Contramaestre……...	10,8,00
• Un Segundo Condestable Torpedista……..…..	10,0,00
• Un Amanuense, Oficial de Mar…….	7,0,00
• Un Ayudante de Sastre……	2,8,00
• Once sirvientes a Lp. 2.8.00 cada uno al mes……	30,8,00

También se aumentaron los haberes del personal de la dotación de la Escuela, en la proporción siguiente:

- Maestro de Víveres .....en Lp. 4,8,00
- Sastre..... 8,6,00
- Peluquero..... 7,0,00
- Albañil..... 1,4,00

Hacia mediados del indicado año (16 de junio), tuvo lugar la visita del nuevo agregado naval de la embajada de Brasil en el Perú, capitán de corbeta Benjamín Goulart. Dicha visita la efectuó acompañado del capitán Roberto Klinger agregado militar de la misma embajada, "siendo recibidos y atendidos con las formalidades de estilo". Posteriormente, –como ya se dijo– por mucho tiempo (casi como una formalidad protocolar instituida) se sucedieron otras visitas de representantes diplomáticos de diversas nacionalidades, deseosos de conocer *in situ* los progresos de la entidad académica.

Al mes siguiente (julio), el doctor Juan Vicente Espinoza, miembro del Colegio de Abogados de Lima e instructor civil de la Escuela Naval, publicó en la *Revista de Marina* un interesante artículo titulado "La Escuela Naval del Perú y su misión educativa" que, por su originalidad y por el aporte de algunos datos, resulta interesante reproducir a continuación. Además, estaba escrito pensando en los afanes de renovación del plantel que por entonces primaba en el ambiente. Dice así:

> "El positivo desarrollo de la política naval de un país, reclama la organización de una escuela o Instituto, que al mismo tiempo que enseña a los educandos el aprendizaje técnico y práctico de la Marina, realice el fin esencialmente educativo, que tiende a desarrollar las facultades morales de los educandos, modelando las voluntades de los jóvenes, formando el carácter, encausando las aspiraciones hacia un fin común, proporcionando los medios de conseguir el mismo ideal, consultando siempre los intereses permanentes de la República, para que de esta manera, creada una mentalidad propia, fortalecido el sentimiento patrio, y robustecido el organismo en todas sus articulaciones, pueda surgir la conciencia nacional que mantenga vivo en el ciudadano el amor patrio, este amor que impone la doble obligación de sacrificarse por la defensa del país donde uno nace, y de trabajar por su engrandecimiento.
>
> Durante el primer siglo de vida independiente que nuestro país ha cumplido, la necesidad de organizar la Marina militar para el respeto y defensa de sus dilatadas costas, sentida desde el Coloniaje e intensificada durante la República, ha ido desarrollando un proceso de elaboración y ensayo, que ha proporcionado medios y elementos, tanto más valiosos si se tiene en cuenta el régimen colonial primero, y las desorientaciones y deficiencias de todo orden que surgieren al nacer la nueva nacionalidad, y que superviviendo en nuestro organismo social tuvieron que afectar a nuestra Marina, que no podía dejar de sustraerse de su influencia.
>
> Desde la Academia de Pilotaje, que funcionó en los últimos años del

Coloniaje, y los primeros 20 años de la República en que la tendencia educacionista cedió el paso a las apremiantes de la época, puede observarse el espíritu aventurero del peruano, exteriorizado por una ferviente devoción a la Marina, y una voluntad resuelta a conquistar glorias en los trofeos del mar. Es admirable cómo durante este periodo de gestación y nacimiento, sin más bagaje que el empirismo, la Marina Peruana ostenta brillantes hazañas, hijas del más ardiente patriotismo, alimentadas por las nuevas ideas que convulsionaban al mundo, y realizadas todas ellas por esa pléyade de marinos cuyos nombres registra la historia.

Es, posteriormente, en 1840, que se implanta la enseñanza marítima, creándose la 'Escuela Central de Marina', que funcionando en ambulancia por más de medio siglo, ha llegado a conseguir su estabilidad en estos últimos 10 años, adquiriendo local propio y adecuado para todas las exigencias que demanda su buen funcionamiento.

Los resultados de este periodo, si por un lado los hechos gloriosos conservaron su honrosa tradición, hasta culminar con la epopeya de Angamos; por otro lado, y desde el punto de vista educativo, si bien se difundieron los conocimientos científicos, esta enseñanza adolecía de los vicios y defectos de la educación general que se daba en el país, males hondamente arraigados en el organismo nacional, y respecto de los cuales, es preciso declarar que han subsistido durante toda esta primera centuria.

La Escuela Naval, en su misión educativa, ha participado del mismo carácter que la instrucción en general ha tenido entre nosotros, y se ha desenvuelto de idéntica manera. Y así en el primer siglo de la República, nuestra instrucción si bien ha desarrollado el fin amplio de la enseñanza, con la difusión de variadas teorías y prácticas, en cambio, ha descuidado completamente el fin especial, que tiende a desarrollar las facultades del espíritu, esencialmente nacionalista para que produzca el mejor resultado, y si se quiere hasta egoísta, a fin de que encuadrado dentro de los límites de la patria, llegue a formar una mentalidad peruana, fuerte en su organización, vigorosa en sus sentimientos, con iguales aspiraciones, y con un ideal único y permanente.

La educación naval ha venido desenvolviéndose estrechamente vinculada a la educación en general, como que aquella no es sino una ramificación especial de esta, y ambas no se han preocupado de desarrollar las facultades del espíritu. Sin descuidar la enseñanza de los conocimientos científicos y prácticos, hay que atender el fin moral que debe desarrollar toda instrucción para que produzca sus óptimos frutos, trabajando por formar el carácter, regularizar las tendencias, disciplinar las voluntades, encauzar las aspiraciones, y en una palabra, ejercitar todas las facultades morales que sean necesarias para la creación de una mentalidad capaz de servir de base sólida a la conciencia nacional.

Este fin tan necesario para toda buena educación, lo es más aun tratándose de nuestro país, de deficiente organización a pesar de la centuria vivida, y llega a ser de todo punto imperioso respecto de la instrucción naval, que requiere un concepto claro del cumplimiento del deber, con las abnegaciones y sacrificios que él produce, para formar el carácter; una noción exacta de la obediencia y del respeto, como base de la disciplina; y un sano y puro patriotismo que tenga por exponentes unos mismos ideales.

> Por fortuna, la Escuela Naval de nuestro país, ha abordado resueltamente este fin utilísimo de la educación, y al lado de la enseñanza científica, va desarrollando su fin moral, atendiendo a las facultades del espíritu; inculcando con el ejemplo, el cumplimiento del deber, el respecto, la obediencia y la disciplina; haciendo ver y sentir las necesidades propias para satisfacerlas con medios comunes; orientando las aspiraciones hacia un mismo y único ideal; trabajando por formar un carácter vigoroso y una fuerte mentalidad en que se temple el más ardiente patriotismo; y preparando a sus cadetes en condiciones tales, que los hagan aptos para ingresar a la Armada a su salida.
>
> Con esta norma, y sin apartarse de ella, la Escuela Naval llenará el fin moderno de la instrucción y su fin propio, haciendo germinar, en un próximo futuro, una mentalidad propia y apta, que escalando con gloria la noble profesión naval, pueda conservar la honrosa tradición de la Marina Peruana"[11].

Desde fines de julio y durante el mes de agosto, la Escuela fue visitada por distintos miembros de las embajadas acreditadas en el país y por oficiales de naves extranjeras de visita o paso por el Callao. En primer término, lo hizo el almirante Walter Rodman de la embajada norteamericana, quien pasó revista a los cadetes; luego el embajador de Suecia, acompañado de su secretario y ayudantes; después el contralmirante Fausto Montes de la embajada argentina, en compañía de los jefes y oficiales de la nave *San Martín*; posteriormente, el comandante del buque *Libia* y, finalmente, el agregado naval británico. Todos fueron atendidos por el director y el cuerpo docente del plantel, siendo agasajados en cada caso (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, mayo-junio de 1921, año VI, N° 3).

Con fecha 2 de setiembre de 1921, a solicitud del ministro de Guerra, el director de la Escuela remitió una relación con los nombres y domicilios de los jefes y oficiales que integraban la Plana Mayor del plantel.

Al mes siguiente (octubre), tuvieron lugar varios hechos de singular trascendencia en el quehacer cotidiano de la Escuela. El flamante embajador de los Estados Unidos, William Elliott González, visitó el recinto el día 1° acompañado del agregado militar, coronel John Case, y del agregado comercial, doctor Henry Dunn. Aquí el testimonio de la *Revista de Marina* en su edición de octubre-noviembre-diciembre de 1921: "A las 11:00 horas, poco más o menos, arribaron los señores representantes de la Embajada de Estados Unidos al local de la Escuela Naval, siendo recibidos por el Director y demás Jefes y Oficiales pertenecientes a la dotación del Instituto. El Señor Embajador, acompañado de su comitiva, recorrió e inspeccionó detenidamente todas las secciones y compartimientos del plantel, manifestando al Director

Escuela Naval del Perú

Personal de la Plana Mayor

Clases	Nombres	Estado	Domicilio
Capitán de Fragata	*D. Charles Gordon Davy*	Casado	Alameda, Miraflores 46—Teléfono Nº 255
„ „ „	„ *Alejandro G. Vinces*	id	Jorge Chávez Nº 4—Chucuito
Capitán de Corbeta	„ *Alejandro Valdivia*	id	"Villa Sara" Calle "Abtao"—La Punta
„ „ „	„ *José G. Carrillo*	id	"Zaragoza"—La Punta
„ „ „	„ *Víctor F. Escudero*	id	"Ucayali" Rancho Nº 1—La Punta
Teniente Primero	„ *Manuel F. Jiménez*	id	"Espíritu Santo" 590 Lima
„ „	„ *Humberto Alfageme*	Soltero	"Argandoña" 229 Lima
„ „	„ *Ernesto Besnard*	Casado	"Tarapacá" 17 altos—Callao
„ „	„ *Benjamín Swayne*	id	"Villa Cobreces" Calle "Ortega"—La Punta
„ „	„ *Heriberto Maguiña*	id	"Belaochaga" 556 Lima
„ „	„ *Antonio Saldías*	Soltero	Malecón Nº 6, altos, Chorrillos
Teniente Segundo	„ *Mariano H. Melgar*	id	"Tarma" 262—Lima, Teléfono 3050
„ „	„ *Adan Badham*	id	Avenida "Alfonso Ugarte" 752—Lima
Alférez de Fragata	„ *Máximo Cabrera*	id	"Mariquitas" 305—Lima, Teléfono 174
Capitán de Fragata Maquinista	„ *Edilberto Perales*	id	"Calonge" 350—Lima
Teniente 1º „	„ *Carlos Fernández Dávila*	Casado	"Villa Cobreces" Calle "Ortega"—La Punta
„ „ „	„ *Guillermo Runciman*	Viudo	"Constitución" 172—Callao
Capitán de Fragata de Sanidad	„ *Belisario J. Sosa*	Casado	"Calonge" 390—Lima, Teléfono 1544
Teniente 2º Contador	„ *Luis E. Frisancho*	Soltero	"Constitución" 51, 3er. piso—Callao
Alférez de Fragata de Sanidad	„ *Luis M. Delgado*	id	"Pasaje Encarnación" 177—Lima, Teléfono 2184
„ „ „ „ „	„ *Julio Oliart*	id	Avenida "España" 161 La Victoria—Lima
Guardiamarina-Capellán	„ *Pedro Belar*	Eclesiástico	Seminario Sto. Toribio—Lima



La Planta Orgánica de la Escuela Naval del Perú con su director el capitán de navío Charles Gordon Davy.

Primera fila:
1.- C. de F. Heriberto
2.- C. de F. Alfredo Bazo Cabello.
3.- C. de F. Joaquín Sevilla.
4.- C. de N. Alejandro Vinces
5.- C. de N. Charles Gordon Davy
6.-C. de F. Victor Barrios
7.- C. de F. Humberto Alfageme
8.- C. de F. (ing.) Arcangel Lino Sosa
9.- C. de C. Leonidas Rivadeneyra.

Segunda Fila.-
1.- C. de C. (ing.) Fermín Jiménez.
2.- Tnte. Augusto García Zapatero.
3.- Ernesto Gutiérrez.
4.- C. de C. César Rangel
5.- N.I.
6.- C. de C. Juan Manuel Ontaneda.
7.- C. de C. Guillermo Thomberry
8.- C. de Pedro Mazuré.
9.- C. de C. Máximo Cabreza Castro

TERCERA FILA:
1.-
2.- Tnte 1º Armando Pruge (dentista).
3.- Alf. César Espinoza
4.- Alf. Ricardo Zevallos
5.- Tnte 1º Ing.José Salas.
6.- Tnte. 1º Victor Carcelén
7.-
8.- Tnte. 1º Miguel Mesia Pizarro
9.- Tnet. 1º Carlos Edwards
10.- Tnte 1º Mario Castro de Mendoza
11.- Tnte. 1º Vicot Cortéz
12.- Tnte. 1º Ricardo Cheesman Aguirre.

Identificados por: C. de F. Fernando Romero. 28-01-86.

(Archivo fotográfico del Archivo Histórico de Marina).

su complacencia por haberlo encontrado en tan buen pie, de conformidad con los adelantos modernos. Recibido el Señor Embajador con los honores de ordenanza, luego de la inspección detenida a que hacemos referencia, fue atendido por el personal docente, cambiándose expresivos brindis entre el Embajador y el Director. A poco más de las 13:00 horas se retiraron el Embajador y el personal que lo acompañó, poniendo de manifiesto, al despedirse una vez más, la gratísima impresión que la visita a tan importante entidad les había causado".

Siguiendo la tradición establecida años atrás, la Escuela Naval, con su director a la cabeza, se hizo presente en la solemne ceremonia que con motivo del Combate de Angamos se llevó a cabo el 8 de octubre en la plaza del Callao que lleva el nombre del egregio marino piurano. Al pie del monumento, se hicieron presentes diversas comisiones de oficiales del Ministerio de Marina, de los buques de la Escuadra y de las demás dependencias del Ramo. Igualmente, representaciones del Ejército, de los centros escolares de Lima y Callao, de los gremios marítimos y de las federaciones obreras, portando sendas ofrendas florales. Al respecto, el comentario de la *Revista de Marina* fue el siguiente:

> "Todos los presentes rindieron un respetuoso homenaje de admiración y gratitud al ínclito almirante que, junto con un puñado de valientes subalternos, tripulando el legendario monitor *Huáscar*, escribieron con su sangre generosa, derramada a torrentes, la página más hermosa de la historia patria. Un grupo de oficiales y cadetes de la Escuela Naval, así como diversas comisiones de Oficiales de Marina de los buques de la Escuadra, acompañados de secciones de las tripulaciones respectivas, concurrieron a esta ceremonia altamente patriótica, de enaltecer y mantener invívito en el alma nacional el culto a nuestros héroes que rindieron sin vacilación su vida en aras de un ideal tan sagrado como noble.
>
> El hecho de haber sido detallada en todos los diarios de la capital la realización de tan solemne ceremonia, habla muy en alto del espíritu de la Nación que no solo sabe rendir homenaje a sus hijos queridos, sino también perennizar la memoria de tan egregios mártires del deber y del amor a la patria. Esta vasta información periodística, nos releva de hacer una descripción más amplia de aquel suceso que encarna en sí y por sí la manifestación más grandiosa de los sentimientos de un pueblo que, no obstante las vicisitudes de su historia y de su vida, conserva intactas las virtudes que sin objeción alguna, lo colocan entre los primeros, en lugar preferente como patriota, conservador amoroso de sus tradiciones más bellas, y constante batallador por el triunfo de la Ley de la Justicia, dentro de las normas más rigurosas del Derecho, triunfo, que no puede tardar en llegar definitivamente, para beneficio común de todas las naciones".

El día 29 de octubre, tuvo lugar una fiesta interna en el patio principal de la Escuela. ¿El motivo? Celebrar el obsequio conjunto hecho por el embajador del Perú en Estados Unidos, doctor Federico Alfonso Pezet, y el adjunto naval, capitán de fragata Luis Aubry López, consistente en un juego de béisbol; este último, en persona, hizo entrega de la donación al director. Los jefes, oficiales

y cadetes –reseñó la indicada publicación– fueron testigos de tal acontecimiento. Aquí su testimonio: "Formados todos en el patio de honor, el Comandante Alejandro Valdivia, de la dotación de la Escuela, expresó en adecuados términos, el significado de semejante obsequio destinado al desarrollo de la educación física de los cadetes, tan importante dentro del concepto moderno de la formación personal, y orientado a conseguir en los futuros oficiales de Marina la reunión de las condiciones que les permita con más amplitud y seguridad rendir sus servicios benéficos a la patria. En seguida, el comandante Aubry agradeció lo expuesto por el comandante Valdivia, y a nombre del Embajador del Perú y en el suyo propio, hizo una explicación sintética de la idea que los había guiado para realizar este obsequio a la Escuela Naval; y de la influencia que para el provenir de los futuros oficiales, en el cumplimiento eficaz de sus funciones, tiene la atención a la cultura física. El Adjunto Naval fue atendido debidamente" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, octubre-noviembre-diciembre de 1921, año VI, N° 4).

El 31 de octubre, se aprobaron las modificaciones al Reglamento de la Escuela y a las reglas (condiciones) establecidas para el ingreso a ella; estos cambios, regirían a partir del concurso de admisión del año siguiente (Garaycochea, T. 2, pp. 159-262).

Con fecha 14 de noviembre, se aprobó conceder la gratificación de Lp. 6,0,00 a los oficiales de la Escuela por concepto de enseñanza. Cinco días después (día 19), tuvo lugar un almuerzo (con la concurrencia de los cadetes) ofrecido por la Plana Mayor del plantel al venerable marino, Manuel Elías Bonnemaison, sobreviviente del monitor *Huáscar*, en donde a los 14 años de edad peleó bizarramente como guardiamarina a órdenes de Miguel Grau. "Esta fiesta sencilla, íntima y patriótica, se desarrolló, como era natural, dentro de un ambiente de la más cordial camaradería y durante la cual se hicieron reminiscencias de las gloriosas acciones llevadas a cabo por la Marina del Perú en las condiciones de tan señalada inferioridad en que se encontraba frente a la Escuadra de su enemigo secular. Y ella tuvo la virtud de hacer elevar, como siempre, de modo interior y particular –al oír el relato de un testigo de las hazañas que la historia nos ha enseñado– los votos solemnes de imitar en lo posible, el ejemplo de los héroes inmortales", comentó la *Revista de Marina* en la indicada edición.

A la semana siguiente (26 de noviembre) durante la mañana, un grupo de representantes del Parlamento Nacional verificó una visita oficial al local de la Escuela. Entre los visitantes se hallaban:

Leonel Cabrera, Juan B. Cobián, Ismael Vega, Teodoro Urbina, Ángel Delgado Vivanco y Lizares Quiñones. Tres de ellos, eran miembros de las Comisiones de Guerra y Marina. Fueron recibidos con las prácticas de estilo por el director, jefes y oficiales del plantel, retirándose del recinto pasado el mediodía y satisfechos ampliamente de la visita que habían efectuado. "El grupo –escribió la indicada publicación– tuvo la oportunidad de conocer e inspeccionar detalladamente todos los servicios de la Escuela, quedando complacidos altamente de sus condiciones actuales. Asimismo, elogiaron las modificaciones realizadas, haciéndose eco de la necesidad imprescindible que existe para el país del desarrollo y engrandecimiento de su Marina de Guerra, dada la importancia primordial que ella tiene".

Un día después (27 de noviembre), de acuerdo a la orden previamente impartida, una Compañía de Cadetes de la Escuela al mando de sus respectivos oficiales, asistió a la ceremonia patriótica realizada en Chorrillos en honor del soldado desconocido, y llevada a cabo en tal fecha con ocasión de conmemorarse un aniversario más de la batalla de Tarapacá; batalla "que significó un triunfo para el Ejército del Perú, no obstante las condiciones de inferioridad numérica, de sorpresa y falta de recursos para los nuestros que, soportando penalidades tan crueles desde hacía tiempo, supieron defender con abnegación y honra, dignas de ejemplo, el buen nombre de la Patria. Esa asistencia –puede muy bien decirse– constituyó una lección objetiva de importancia trascendental para la juventud que se dedica a la noble profesión de las armas" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, octubre-noviembre-diciembre de 1921, año VI, N° 4).

Por estos días, ocurrió un hecho interesante en la vida cotidiana del plantel y orientado a preservar la salud entre el estudiantado a través del establecimiento de bebederos higiénicos en varios puntos del local. Hechos totalmente de bronce torneado y pulido, con tuberías de hierro galvanizado para impedir la oxidación, los artefactos funcionaban según el diagrama que la *Revista de Marina* consignó en la citada edición. Aquí la descripción correspondiente: "Se han construido en la Escuela Naval del Perú bebederos higiénicos para los cadetes y tripulantes del Instituto. Estos bebederos, cuyo modelo ha sido también ideado en el propio plantel, constituyen un aparato cuyo objeto principal es evitar el contagio de enfermedades entre los que beben de un mismo caño de agua y cuya importancia no se puede discutir. Esta necesidad, hace mucho tiempo sentida, podría ser aplicada en otros centros o lugares como: cuarteles, buques, hospitales, escuelas y, en general, en todo sitio a donde concurren muchas

personas a saciar su sed. El aparato, que se coloca en conexión con las tuberías de agua y desagüe, está compuesto de una llave de resorte (A), cuya abertura se realiza presionando el botón (B) con la palma de la mano. En el momento de hacer uso del bebedero, se abre la válvula (C), dejando pasar el agua al pitón (D) por donde sale en forma de chorro para introducirse en la boca, cerrándose automáticamente la válvula, una vez que se ha dejado de presionar el botón. El rebalse del agua, una vez cerrada la válvula, cae en la campana (E) por donde pasa por los canales (F) a la tubería del desagüe (G)".

La clausura del Año Académico tuvo lugar el 22 de diciembre en el patio de honor de la Escuela. En esta ocasión, el director dirigió al personal docente, jefes, oficiales, cadetes, tripulantes y empleados en general, una extensa y conceptuosa alocución cargada de una profunda convicción pedagógica. En ella, el comandante Davy esbozó a grandes rasgos lo que debería ser la formación del futuro oficial de la Armada Nacional. Habló de la trascendencia de los ejercicios físicos, de la disciplina, del carácter militar del cadete, de los viajes de instrucción durante el verano, del "espíritu del buen marino", para concluir que la Escuela Naval del Perú debería constituirse en la mejor de su género a nivel continental. Por su singular importancia, a continuación, transcribimos el discurso tal como lo consignó la *Revista de Marina* en su edición de comienzos de 1922:

> "Señores Jefes y Oficiales; Señores profesores; Señores Cadetes de la Escuela Naval del Perú; Tripulantes y Empleados de la Escuela:
>
> Lo que voy a deciros atañe principalmente a los cadetes de esta institución; ruego, sin embargo, a los jefes, oficiales, tripulantes y empleados, de la misma que presten toda atención a mi mensaje, pues muchas de sus partes les son igualmente aplicables. Somos todos miembros de una sola familia dedicada a una obra nacional. Somos todos necesarios para que ella alcance éxito.
>
> El agua que ha pasado el molino no moverá la rueda. Nos estamos preparando para defender el porvenir de esta patria. Su historia del pasado es gloriosa; entristecen, sin embargo, los desatinos y errores que contienen y la falta de preparación habida para ahuyentar al enemigo de la puerta del Perú. Allí la tienen a la vista; es el ancho Pacífico. Hasta que la Marina de Guerra peruana no pueda cerrarla contra el enemigo, quedará prácticamente indefenso el Perú. Palabras desagradables estas, pero que es menester decir.
>
> Citaré, por supuesto, un hecho plenamente comprobado por la historia estremecedora del Perú; el valor grande de sus jefes, de sus oficiales y de su gente. A las corazas de los blindados, a los cañones, torpedos, minas y aeroplanos, hay que oponerles otras corazas y otros cañones, torpedos, minas y aeroplanos. El valor solo es impotente sin las armas para la lucha y sin el conocimiento de su manejo. Existe la Escuela Naval del Perú para enseñarles a combatir; para que ustedes puedan enseñarles a otros

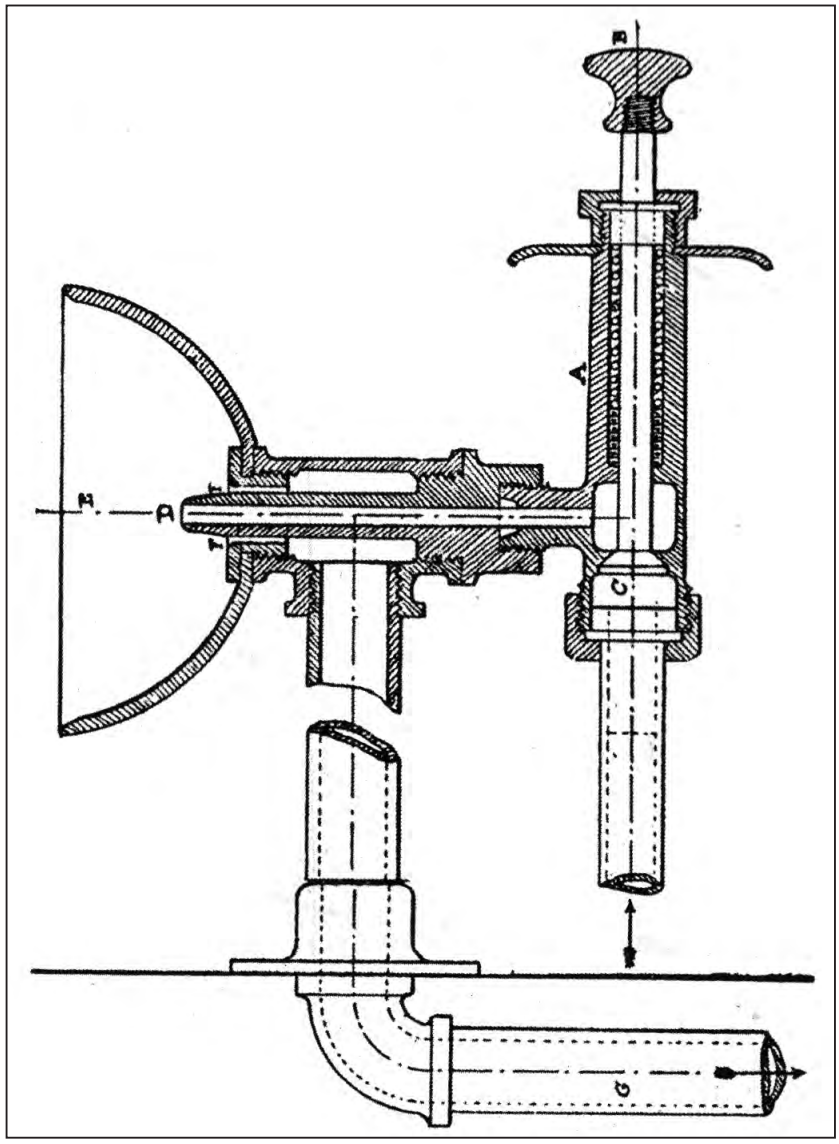


Diagrama del flamante bebedero de agua

a pelear, y para que en el combate sepan dirigir a los demás. ¡Son los hombres y no los buques los que combaten!

No sé cuántos de entre ustedes hayan ingresado a la Escuela Naval impulsados por el anhelo serio de llegar a ser oficiales de Marina. Espero que todos hayan abrigado tal deseo cuando entraron. Ningún joven debe entregarse al cuidado del Estado, si no piensa seriamente en hacer de la Marina su profesión. Creo que en adelante podremos limitar nuestra admisión de cadetes nuevos exclusivamente a esta categoría de jóvenes. Si por el contrario, algunos de ustedes han ingresado presionados por sus familias más que por su inclinación propia, confío sinceramente en que les hemos hecho o les haremos sentir que están principiando la carrera que prefieren sobre todas las demás. Un oficial de Marina debe, sobre todo, ser entusiasta por su profesión.

Los grandes problemas militares de preparación, organización, estrategia y táctica son igualmente aplicables al Ejército y a la Marina. Ustedes lo conocerán más tarde. Deseo, sin embargo, hacerles notar la diferencia que existe entre las vidas en el Ejército y en la Marina de Guerra. Tiene la carrera naval mucho menos contacto íntimo con el cuerpo político, es decir, con la población del país a que sirve. Puede ser que esto explique en gran parte la falta de apreciación de ciertos pueblos por la importancia capital y esencial de su Marina de Guerra y por el trabajo rudo que esa profesión exige. En una marina moderna en que cada año se realizan la labor y los ejercicios necesarios (siendo la eficacia de otro modo imposible), la mayor parte del tiempo se pasa en alta mar o en fondeaderos apartados y lejos de las distracciones de los grandes puertos. Vive el marino en la máquina misma con la que ha de combatir. Su vida entera simula muy de cerca la que se pasa en la guerra. Es una vida gloriosa de dura labor y sacrificios; vida que no se hizo para el débil. ¡Solo a los fuertes les es dado jugar bien esta partida!

Llego con esto a uno de los fundamentos de la actual Escuela Naval del Perú. No basta que escojamos jóvenes de cuerpos sanos y limpios. Debemos mejorar esos cuerpos, robusteciéndolos aún más para que puedan soportar el trabajo que estarán llamados a hacer. El oficial de Marina que carece de un cuerpo sano y robusto jamás podrá en la guerra, en alta mar, desempeñar el papel que le corresponde, siendo esta una de las bases para decidir quiénes son los que reúnen las condiciones necesarias para permanecer en servicio activo, y quiénes no las reúnen.

Es nuestra primera obligación para con el cuerpo sano, limpio y robusto, la morada del cerebro, del corazón y del alma del hombre sea grande. Nuestro segundo deber es de naturaleza doble: vuestra educación académica y la formación de vuestro carácter militar. De estos dos ramos, creo que el segundo es de importancia superior, pues, si en el fracasamos, nos será del todo imposible permitirles a los que aquí se hayan recibido, asumir las responsabilidades o del jefe o del subalterno.

De vosotros depende si hemos de alcanzar éxito en uno y otro de estos ramos. Los que no cooperen ventajosamente deben salir de la Escuela y hacer abandono de la carrera.

Lo que se entiende por 'carácter militar' lo aprenderán ustedes absorbiéndolo. Año por año conocerán mejor su importancia. No es cosa que nos es dado crear dentro de vosotros. Podemos sí señalarles el camino y crearle un ambiente dentro del cual ese carácter militar llegue a madurar

y robustecerse; pero ustedes mismos son los llamados a desarrollar dentro de ustedes esta cosa primordial, que es la esencia del éxito en el mando. No puedo hacer resaltar demasiado el papel que jugarán los deportes al aire libre y toda clase de ejercicios físicos saludables en la formación de vuestros caracteres, que de ellos necesitan tanto como la salud. No basta que ustedes desarrollen vuestra afición a los juegos y deportes atléticos saludables mientras sean cadetes. Deben continuar haciendo de ellos parte de sus vidas, aún después de haber salido de la Escuela; de lo contrario, carecerán de las condiciones físicas y mentales para poder jugar ese otro juego más grande.

La Escuela Naval del Perú no es colegio civil. Así como la profesión naval es, desde muchos puntos de vista, un oficio artificial (puesto que no es el mar elemento natural del hombre), la educación naval es también de género particularmente especial. La Escuela Naval es el colegio en donde rige la disciplina; en la otra, la escuela civil, rige la libertad. La tendencia en el colegio de la disciplina es hacer resaltar el deber de los cadetes hacia la sociedad, hacia el Estado, como organización, a expensas del individuo, del cadete; es decir, en el colegio de la libertad la tendencia es hacer resaltar el derecho del individuo a expensas de la organización social. Debe la escuela de la disciplina enseñar el sacrificio personal y la devoción ciega al deber. Los hombres de la Marina deben tener fe en ella, deben tener esperanzas y rogar por ella, y deben sentir que por encima de todos los demás deberes prima el deber para con ella y no para con ellos mismos. Esta es parte del carácter militar. Si esta parte existe en vosotros, no sabrán jamás lo que significa ser holgazanes, por el contrario, los detestarán. Si ustedes poseen este elemento del carácter militar, siempre encontrarán más que hacer, que tiempo en que hacer, sea que su buque se encuentre en alta mar o fondeado en un puerto. Jamás tendrán ustedes ni el tiempo ni el deseo de mezclarse en la política, que no es asunto absolutamente del verdadero oficial de Marina, ni cosa por la cual siente ni disposición ni gusto.

No me detendré a hablarles de los cursos académicos. Ustedes los vienen conociendo. Algunos de ellos, quien sabe, no son de vuestro agrado y pueden ser que los deseen en el fondo del océano, tal como los deseaba yo cuando era cadete. Pero a medida que los años pasen, encontrarán que todos ellos han sido parte esencial de vuestra educación inicial para la Marina. Dos reformas grandes han sido introducidas; la de un viaje marítimo de aprendizaje de tres meses en el verano de cada año, y las que se han establecido en la sección de ingeniería. Conforme a la primera, a cada cadete le tocará en adelante, de entre los cinco años que permanece como tal, un año de práctica en el mar. De acuerdo con las segundas todo cadete tendrá enseñanza de ingeniería y los cadetes ingenieros un año más que antes. Los cuerpos de guerra y de ingenieros son igualmente honorables y esenciales. Ambos son cuerpos militares y de ingenieros, a pesar de sus respectivos deberes principales. La Marina de Guerra moderna es intensamente mecánica. Llegará el día en que en la Marina peruana no habrá cuerpo de ingenieros separado, sino, como debe ser, un solo cuerpo que desempeñe los deberes del de guerra y del de los ingenieros. La época para este cambio sin embargo no está madura. Permitidme mientras tanto recalcarles que, si todavía ustedes abrigan la idea antigua de que ensuciarse las manos en labores mecánicas no es cosa

de caballeros, deben en el acto desecharla pues jamás serán oficiales de Marina que alcancen éxito o que sean útiles si no llegan a ser mecánicos, tanto en la práctica como en la teoría.

Muy próximamente serán ustedes provistos de un surtido completo de libros magníficos y modernos de enseñanza profesional, por lo que esperamos que la Escuela funcione con un alto porcentaje de eficiencia. En cuanto a los libros, me permitiré decirles que solo otra academia en el mundo, la Academia Naval de los Estados Unidos, quedará en este ramo a la altura de la vuestra, más no la superará.

Intentaré ahora hablaros de vuestro 'espíritu', del espíritu escolar que al tiempo de recibirse llevarán consigo a bordo en calidad de 'espíritu de la Marina'. No les den a mis palabras el sentido de que les aconseje que en sus relaciones con la población civil sean altaneros y egoístas. Deben ser buenos ciudadanos tanto como buenos oficiales, pues se están ustedes preparando para ser servidores del Estado, durante toda su vida. Cada minuto de labor que hacen es un servicio prestado al Estado. Deben creer, con la fe de los santos, que el espíritu y ánimo de vuestra Escuela y Marina son aún más sagrados, dignos y nobles que los que mueven a la sociedad en general, es decir, a sus hermanos en la vida civil. Más que un mero sentir debe ser verdadera obsesión de ustedes, el pensamiento que cuando la guerra estalle –y ella, le ha tocado a todas las naciones– gustosamente les confiarán sus padres, sus hermanos y demás parientes el alto deber de protegerlos a ellos y a sus instituciones. Para que ustedes tengan fe en su espíritu, en su ánimo y en su moral, deben hacer de manera que cada uno de sus actos se amolde a estos ideales. La verdad y la honradez deben ser los móviles de sus vidas. Nunca ha de dudarse de la palabra del oficial de Marina. Debe este cumplir fielmente con sus obligaciones sin la necesidad de ser vigilado por otros. Sí alguno de vosotros mintiera o engañara, cometería una ofensa vergonzosa contra los demás y contra las normas e ideales de los mismos. Habría profanado el altar sagrado de vuestra moralidad naval.

Debe la Escuela Naval representar estas virtudes a los ojos de los conciudadanos. Si a cualquier cadete que se haya recibido en este plantel se le sospechara de faltar a la verdad en forma alguna, tanto debería significar vuestra Escuela ante la ciudadanía de vuestra patria que aquella debería gritar como un solo hombre: 'eso es imposible, pues ese hombre se recibió en la Escuela Naval del Perú'. No puedo admitir que jamás exista entre ustedes ni un mentiroso ni un estafador; más si lo imposible sucediera, me consta que ustedes se sentirían ofendidos y que ustedes mismos llevarían el asunto a conocimiento de sus oficiales. Fue esa la regla cuando yo era cadete. Deseo que ella sea la de esta Escuela, que ustedes la hagan suya.

Para que ustedes tengan fe en su espíritu y ánimo, es menester que cuiden que su Escuela sobresalga en todo lo que hace. No debe ser una de las mejores escuelas en el Perú, debe ser la mejor. Cuando ustedes tomen parte en funciones militares en compañía de otras organizaciones militares, no deben ser vuestro cuerpo uno de los que mejor se han presentado sino el mejor de todos. No basta que ustedes tengan la fe más absoluta en vuestro propios y verdaderos hechos. La guerra no es materia abstracta, sino cosa de hazañas. Como antes les indicara, cada minuto de su tiempo significa vuestra preparación para la guerra. Aún en el caso de

que ustedes nunca tomen parte en la guerra, vuestra preparación será sin embargo para ella; vuestros sucesores palparán y aprovecharán lo que ustedes les han dejado listo.

Mientras sean cadetes en la Escuela, todo vuestro tiempo quedará ocupado en vuestra propia educación y preparación. No pueden por lo tanto tomar parte en la preparación del personal subalterno. Deseo sin embargo que tengan presente la importancia del mejoramiento y preparación de dicho personal. Las razas indígenas del Perú siempre se han batido valientemente y han muerto gloriosamente en la defensa de su Patria contra el enemigo. Formarán siempre el grueso de las filas de la Marina de Guerra. Bien se puede decir que apenas han principiado su mejoramiento y preparación. Si ciertas potencias mundiales han encontrado que cuatro años de servicio de gente alistada, con un promedio de inteligencia y educación tan alto como el vuestro cuando ingresasteis en la Escuela, no bastan para convertirla en miembros eficientes de una tripulación, aptos para emprender los deberes técnicos y difíciles por cumplir a bordo de un buque de guerra moderno, resulta a la vista cuan ardua será nuestra tarea aquí en el Perú para formar reclutas de tan escasa instrucción y preparación. Dos años de servicios son naturalmente un absurdo. Debemos ampliarlos a cinco o seis años, pagando más por el mayor servicio exigido, trabajando de día y de noche para preparar y educar a nuestras razas indígenas. Y cuando digo 'trabajando', me refiero a un trabajo íntimo con el personal subalterno, personal que debe tener un contacto estrecho y bondadoso con su oficialidad por muchas horas diarias mientras dure esa difícil tarea de paciente y completa instrucción. Si esto no se hace, puede el Perú abandonar la idea de poseer una Marina de Guerra. Tendrá pues que hacerse, y les puedo asegurar que se puede hacer con todo éxito. Aquellos que ustedes instruyan y preparen, les serán sinceramente reconocidos por lo que ustedes hagan para elevar la mentalidad, costumbres y utilidad de su raza.

Ha sido el presente año, uno de muchas reformas radicales en este plantel.

Sin embargo, la situación económica, nos ha impedido introducir muchos cambios y mejoras materiales y esenciales que no solo levantarán el grado de eficiencia de la Escuela, sino conducirán a vuestra mayor comodidad y felicidad.

Esperamos poder hacer mucho para todos ustedes durante el año entrante. El Gobierno se preocupa seriamente por esta Escuela que es la cuna de la Marina de Guerra.

Son ustedes menos numerosos que el año pasado, pues las normas de la Escuela deben siembre ser mantenidas a una altura tal que ustedes tengan a honra ser cadetes, de la misma. Por igual razón debemos hacer posible el ingreso tan solo para lo mejor entre los pretendientes. Únicamente podrán ingresar los más aptos, y únicamente sobrevivirán los más aptos entre los más aptos. Tiene esto forzosamente que ser así.

Comprendo perfectamente que las muchas reformas, en la organización, reglamentos, rutinas y estudios, exige una reorganización y esta es siempre algo molestosa. Espero sin embargo que de las horas que han pasado aquí más hayan sido agradables que lo contrario. Con escasos recursos hemos trabajado con ahínco para convertir la Escuela en un hogar para todos ustedes.

Deseo agradecerles a los Jefes, Oficiales, Profesores y Cadetes, a la tripulación y a los empleados su alentadora y leal cooperación, de la que

> he gozado, pues así lo he sentido, mientras trabajaba con y entre ellos. Nuestra labor y apenas ha comenzado, y es mi deseo que quedemos todos unidos para hacer del año académico de 1922 uno que durante largo tiempo será recordado por su éxito, utilidad y felicidad.
> El patriotismo verdadero consiste en trabajar con fe y energía. Seamos patriotas de este género, y trabajemos con la sonrisa en los labios y el corazón cerrado siempre al desaliento". (*Revista de Marina*. Crónica Nacional. Callao, enero-febrero de 1922, año VII N° 1, pp. 107-116).

A la clausura del indicado Año Académico, asistió el Presidente de la República acompañado del ministro del Ramo y demás funcionarios, verificando la habitual inspección del plantel. Aquí los pormenores reseñados por la *Revista de Marina* en su edición de enero-febrero de 1922:

> "El Jefe del Estado practicó una minuciosa visita a todos los compartimientos de la Escuela, quedando complacido del buen pie en que se encuentra. Acto seguido, formados en el patio de honor los cadetes y tripulación y presente el personal de jefes y oficiales, declaró clausurado el año escolar de 1921, procediendo en seguida a hacer la entrega de los diplomas y placa que a continuación se expresan:
> Diplomas de aprovechamiento, por haber obtenido el mayor puntaje de suficiencia durante el año:
>
> 1° Cadete Juan Mosto
> 2° Cadete Octavio Ríos
>
> De conformidad con lo establecido, el nombre del cadete que obtuvo el primer lugar por el mayor puntaje será inscrito en una placa de bronce que se conservará en la Escuela en un lugar de preferencia.
> Placa (premio del torneo de Base Ball entre las dos brigadas). Brigada de Estribor, representada por el cadete Luis Sologuren. Además, a propósito de este torneo, el Señor Presidente hizo una alocución en la que puso de manifiesto la importancia de la educación física.
> El ilustre mandatario y su comitiva fueron atendidos debidamente por el Director y el cuerpo docente de la institución; después de lo cual fueron despedidos con los honores reglamentarios".

En esa misma oportunidad, se estrenó el Himno de la Escuela, compuesto –como ya se dijo en páginas precedentes (apartado 1 del presente capítulo)– por el prestigioso hombre de letras, poeta, orador y asiduo colaborador de la *Revista de Marina*, doctor José Augusto de Izcue García. Según narra el capitán de navío José Valdizán Gamio en sus *Tradiciones navales peruanas* (1966), el autor recibió "la modesta gratificación de dos libras peruanas por su composición". Y agrega: "El texto del coro tuvo que ser cambiado porque no le gustó al comandante Davy, reemplazándose por el que tiene en la actualidad. De igual manera, las estrofas 1 y 2 fueron suprimidas, así que la número 3 quedó como primera de las cuatro que componen el Himno hoy en día. El 13 de setiembre de 1921, el señor de Izcue entregó al director el original definitivo del Himno de

la Escuela, el cual fue guardado por el Segundo Comandante y Subdirector, capitán de navío Alejandro G. Vinces". Autor de la música fue el teniente 1° Ingeniero, Guillermo Runciman Rivasplata, de la dotación del claustro. El Himno fue entonado por los cadetes, formados en el Patio de Honor, acompañados por la banda de músicos del crucero *Almirante Grau*. Aquí la versión de la composición difundida por la *Revista de Marina* de esos días:

CORO
Compañeros que grabe en vuestra alma,
sus misterios el líquido azul
que a domar y querer aprendimos
en la Escuela Naval del Perú.

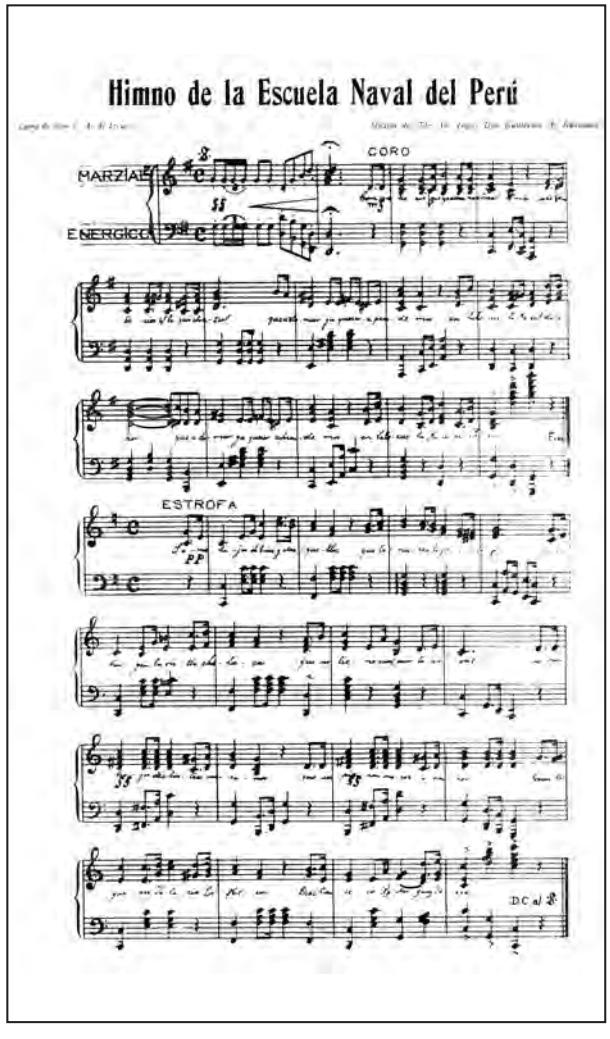
I
Somos hijos de Guise y de aquellos
que, tenaces, lograron triunfar
en Abtao y en la orilla chalaca
que no tiene cual puerto rival;
somos hijos de ilustres marinos
que supieron morir o vencer,
Grau, Aguirre, Palacios, Los Heros,
Diez Canseco, Rodríguez, Ferré.

II
El genial Presidente Castilla
nuestra Armada moderna creó,
ella fue la primera en América:
emergió de ese gran corazón.
Que por siempre primera lo sea,
defendiendo en la guerra la paz,
pues la Armada es la Patria flotante
y la voz de la Patria es el mar.

III
Donde el Loa tributa al océano,
de los Incas el límite Sur,
conduzcamos allá nuestras naves,
coronadas de fuerza y de luz;
y al morder de las anclas el diente
el abismo peruano del mar,
romperemos cadenas de hermanos
que esperándonos años están.

IV
Como el noble Noel prefiramos
a salvarnos, a otros salvar;
como el íntegro Reyes, el puesto
del deber no dejemos jamás;
como Gálvez, el fiero, a rendirnos,
prefiramos buscar nuestro fin:
el ideal del marino es la gloria
¡Oh qué bello en sus brazos morir!

CORO



Himno de la Escuela Naval del Perú

CORO

Compañeros! Que grabe en nuestra alma
sus misterios el líquido azul
que a domar y a querer aprendemos
en la Escuela Naval del Perú.

I

Somos hijos de Guise y de aquellos
que tenaces lograron triunfar
en Abtao y en la orilla chalaca
que no tiene cual puerto rival;
somos hijos de ilustres marinos
que supieron morir o vencer,
Grau, Aguirre, Palacios, Los Heros,
Diez Canseco, Rodriguez, Ferré.

II

El genial Presidente Castilla
nuestra Armada moderna creó,
y ella fué la primera de América:
emergió de ese gran corazón.
Que por siempre primera lo sea,
defendiendo en la guerra la paz,
pues la Armada es la Patria flotante
y la voz de la Patria es el mar.

III

Donde el Loa tributa al océano
de los Incas es límite Sur.
Conduzcamos allá nuestras naves,
coronadas de fuerza y de luz:
y al morder de las anclas el diente,
el abismo peruano del mar,
romperemos cadenas de hermanos
que esperándonos años están.

IV

Como el noble Noel prefiramos
a salvarnos, a otros salvar;
como el íntegro Reyes el puesto
del deber no dejemos jamás;
como Gálvez el fiero a rendirnos
prefiramos buscar nuestro fin.
El ideal del marino es la Gloria
¡Oh que bello en sus brazos dormir!

Música y letra. (*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 28 julio 1922).



Escuela Naval del Perú

— Velada en conmemoración de la —
PATRONA DE LAS ARMAS DEL PERU

La Punta, Setiembre 23 de 1925

PROGRAMA

(A 9h 00m e.)

I) Sinfonía por la banda.
II) Ofrecimiento por el Cadete de 5º año F. Romero
III) Himno de la Escuela Naval del Perú.
IV) El vhastoso sainete de E. F. V. L.,

CONSULTA DE MÉDICOS

— REPARTO —

Jiménez	Cadete	A. Cussianovich
Escuero	„	F. Romero
Alberto	„	E. Aguila
Dr. Badanas	„	J. San Martín
Santiago	„	C. Granadino
Emiliano	„	J. Gálvez
Matongo	„	L. Otero
Tremboyo	Electricista de 2a.	L. Diez Canseco

(Decorados a cargo de la Compañía "Muy - Muy")

V) Sorpresa ofrecida galantemente por los miembros de la "Asociación Cristiana de Jóvenes" (Y. M. C. A.)
VI) El gracioso sainete de E. F. V. L. (arreglado a la escena naval por el Cadete F. Romero)

"El Sonámbulo"

(con el siguiente reparto)

Cocinero	Electricista de 2a.	L. D. Canseco
Panamito	Marinero de 2a.	M. Polo
El Maestro de Víveres	Maquinista de 1a.	J. M. Málgora
El Maestro de Armas	Condestable de 2a.	M. Chávez
Marinero 1º	Marinero de 2a.	F. Gárate
„ 2º	„ „ „	R. Cáceres
„ 3º	„ „ „	A. Revorcdo
„ 4º	„ „ „	D. Zavala

(Decorado a cargo de la hábil brocha del escenógrafo R. Torrico)

— SEGUNDA PARTE —

I) Sinfonía por la banda.
II) Segunda sorpresa por los señores socios de la Y. M. C. A.
III) El sainete argentino en un acto y tres cuadros de R. J. de la Rosa y A. Discépolo

"MUSTAFA"

(con el siguiente reparto)

Mustafá	Cadete	J. San Martín
D. Gaetano	„	F. Romero
Constantina	„	¿.....?
Sara	„	¿.....?
Peppino	„	A. Cusiánovich
Elías	„	E. Aguila
Omar	„	A. Sánchez Carrión

Turcos, italianas y vecinos

IV) Marcha final por la banda.

PROGRAMA PARA LA RETRETA

MARCHA	Arvieth Zinerman
VALS	Sueños de Faraón
FANTASIA VERDI	
FOX TROT	Canción de los apaches
ONE STEP	Paro de Ica
TANGO	Desolación
PASILLO	Tus besos me dán la vida

EN EL TEATRO

HIMNO	De la E. N. del P.
TANGO	Sentimiento Gaucho
FOX TROT	Vampiro Americano
MARCHA FINAL.	

NOTA—No hay colchones para alquilar
Servicio de ómnibus especial.

(Jorge Ortiz. *Escuela Naval del Perú*. Lima, 1981, p. 95).

El comentario elogioso de dicha publicación fue el siguiente: "La Dirección y Redacción de la Revista cumplen con felicitar en esta edición a los autores del Himno, interpretando en cierto modo el sentir de todo el personal de la Armada Nacional que, sin duda alguna, les otorgará también su franco aplauso por obra tan encomiable, cuyo origen –como se comprenderá– ha sido el anhelo de inculcar y desarrollar en los cadetes hasta donde sea posible, dentro de la nueva organización, a la vez que el sentimiento de verdadero patriotismo, mayor afecto por la carrera que han abrazado, haciéndoles comprender la importancia capital que para el país tiene el engrandecimiento de su poder marítimo" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, enero-febrero de 1922, año VII, N° 1).

Clausurado el referido Año Académico, el día 31 de diciembre se realizó en el local principal de la Escuela, convenientemente arreglado para ese propósito, la denominada "Fiesta del Cadete". Se iniciaba así, una costumbre que perviviría en el tiempo. "Tuvo la fiesta el atractivo de ser la primera vez que se realiza entre nosotros; y asistieron a ella multitud de familias de las sociedades de Lima, Callao y La Punta. Fue amenizada por las bandas de música de los buques de la Armada. Nota saltante y esencialmente patriótica, fue la recitación hecha ante la concurrencia por el autor, especialmente invitado, egregio poeta nacional don José Santos Chocano, de su inmortal poesía titulada La Epopeya del Morro, comentó la *Revista de Marina* en la mencionada edición.

El año 1922 se inició con el embarque de los cadetes en el crucero *Coronel Bolognesi* con rumbo a los puertos del norte del país a fin de realizar el segundo "Crucero de Verano". La fecha fue el 9 de febrero (ver apartado d del presente capítulo).

Por estos días, la Escuela recibió en calidad de donación una casa de madera obsequiada por el señor Félix Turno. Aquí el texto de la Resolución Ministerial de recepción y agradecimiento:

> "Lima, 3 de febrero de 1922
> Visto el oficio adjunto de la Dirección de Administración de la Marina y la carta dirigida a ese despacho por el empresario Félix Turno.
> Se resuelve:
> Aceptase el espontáneo obsequio de una casa de madera, que hace el señor don Félix Turno a la Escuela Naval del Perú, permitiéndosele la colocación en ella de una placa significativa, de las dimensiones y en el lugar que acuerde el director del referido plantel.
> Agradézcase al señor Turno, a nombre del Gobierno, su valioso obsequio, y encargase a la Dirección de Administración su recepción, traslado e instalación en la Escuela Naval del Perú.
> Comuníquese y regístrese
>
> *VALLE RIESTRA".*



La Fiesta del Cadete. (*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 8 enero 1926).



Invitados dirigiéndose al hall del baile. (*Variedades*. Lima, 7 enero 1922).

El 17 de marzo, tuvo lugar una emotiva ceremonia conmemorando un año más de la famosa doble ruptura del bloqueo del puerto de Arica (1880) por la corbeta *Unión* al mando del entonces comandante Manuel A. Villavisencio, presente en el acto. Aquí el testimonio de la *Revista de Marina* en su edición de marzo-abril de 1922: "Siguiendo la costumbre establecida desde que se instaló en la Escuela Naval el palo de la corbeta *Unión*, se realizó el día 17 de marzo, aniversario de la ruptura del bloqueo de Arica, una romería patriótica llevada a cabo por el señor contralmirante Don Manuel A. Villavisencio y demás sobrevivientes del famoso barco, con el objeto de depositar una corona en el citado palo. Fueron recibidos por el Director de la Escuela Naval, habiendo hecho uso de la palabra durante la ceremonia el egregio contralmirante quien en frases muy adecuadas, recordó el hecho glorioso realizado por la *Unión* el 17 de marzo de 1880; siendo contestado su discurso por el indicado Director. Después de visitar detenidamente el local, fueron atendidos debidamente por las autoridades del plantel".

Casi una semana después (23 de marzo), se aprobó establecer un descuento en los haberes de aquellos profesores "que no concurran a sus clases sin causa justificada" (Garaycochea, T. 2, p. 376).

De acuerdo al Reglamento de la Escuela, el 1° de abril se llevó a cabo el examen de admisión a fin de cubrir las vacantes establecidas. Realizado el mismo, "se produjo la Jura de la Bandera con las formalidades de rigor". Los ingresantes fueron:

Guillermo Rospigliosi Laca
Héctor Morales de la Haza
Eloy A. Burga Tejada
Carlos A. Granadino Mujica
Eduardo Vinatea Terry
Carlos Soyer Calmet
Javier Gustavo Mathey Morillas
René Gorven Ortega
Pedro Vallejos Olivera
Alfredo Freyre Villafane
Óscar A. Hubner Quiroz
Federico Vallerriestra Carbo

De regreso los cadetes del "Crucero de Verano", se reincorporaron el día 30 de marzo "a fin de recibir las instrucciones necesarias para el inicio de las actividades académicas el 1° de mayo".

Con fecha 13 de mayo, se estableció oficialmente por Resolución Suprema que los alumnos de la Escuela en lo sucesivo llevarían el título de "Cadetes Navales". Aquí el texto consignado por Garaycochea (T. 2, p. 412):

"Lima, 13 de mayo de 1922
Visto el oficio adjunto de la Escuela Naval del Perú y estando a lo informado por la Jefatura del Estado Mayor General de Marina.
Se resuelve:
Los alumnos de la Escuela Naval del Perú llevarán en lo sucesivo el título de 'Cadete Naval'.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República

VALLE RIESTRA".

Con fecha 3 de julio, se expidieron las Resoluciones Supremas correspondientes aprobando los nuevos contratos firmados por el capitán de navío Frank B. Freyer, jefe de la Misión Naval Americana, y por el capitán de fragata, Charles G. Davy, director de la Escuela Naval, por un año y dos años y medio, respectivamente.

Al día siguiente, aniversario de la Independencia de Estados Unidos y de acuerdo a lo dispuesto en la orden respectiva, una Comisión de jefes y oficiales de la Escuela y una Compañía de cadetes, asistieron a la inauguración del monumento erigido en Lima al militar, político y primer presidente de ese país, George Washington (1732-1799).

Una ceremonia de carácter doméstico tuvo lugar el 6 de julio. ¿Qué ocurrió? A iniciativa del comandante Davy, se había convocado con anticipación a un concurso interno entre el personal del plantel (jefes, oficiales y cadetes) para crear una divisa apropiada a la Escuela. Se presentaron diez propuestas, optándose al final por una de ellas. "Realizada la elección y votación en el Patio de Honor de la Escuela, el día fijado de antemano, que correspondió al 6 de julio, resultó favorecida por mayoría de votos, la divisa siguiente: *MIHI CURA FUTURI*, cuyas palabras traducidas al idioma nuestro, *YO PREPARO EL FUTURO*, responden, en nuestro concepto, al objeto y fin a que está destinada la Escuela Naval. Esta divisa, en consecuencia, es la que ha de informar y alentar siempre en lo sucesivo con mayor fuerza moral, acaso, la labor principal que con marcado patriotismo y entusiasmo se realiza continuamente en el plantel, puesto que preparando todo con tiempo, con el acicate de tales sentimientos, cuando llegue una circunstancia difícil, que bien puede ser relativamente pronto, cada uno habrá cumplido, si cabe, algo mejor con su deber. Como es natural, esta sencilla ceremonia de la elección de la divisa, entre nosotros, realizada con la entusiasta cooperación de todos, dejó la más grata impresión tanto en el cuerpo docente, así como entre los cadetes y tripulación del mismo Instituto, y no dudamos que la noticia de semejante actuación ha

de ser recibida con beneplácito general en todas las unidades que constituyen el Cuerpo de la Armada Nacional, así como entre todas las personas que se preocupan y siguen de cerca el progreso de las instituciones armadas del país", informó la *Revista de Marina* en su edición de julio-agosto de ese año.

Una semana después (14 de julio), el director del plantel, haciendo uso de la licencia concedida por el gobierno, se embarcó en compañía de su esposa a Los Ángeles (California). "Con tal motivo, ambos fueron agasajados con un vino de honor ofrecido por los jefes y oficiales de la Escuela y que tuvo lugar en el local de la misma. A la señora Davy, se le obsequió, además, un artístico bouquet y ambos fueron despedidos muy cordialmente, habiendo sido acompañados hasta la nave por un grupo de oficiales encabezados por el subdirector. La ausencia del Director durará hasta mediados de octubre próximo, fecha en la que debe estar de regreso para retomar su puesto", escribió la *Revista de Marina* en la citada edición.

Al mes siguiente (11 de agosto), el flamante agregado naval argentino, teniente de navío Enrique Meunier, visitó la Escuela, siendo atendido debidamente. Él había arribado a nuestra capital el 13 de abril pasado.

A partir del sábado 16 de setiembre, fecha en que efectuó su primera salida con los cadetes de la Escuela a bordo, fue puesto a disposición del plantel el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, a fin de que, conforme a la nueva organización académica, los cadetes realizaran todos los sábados en la mañana ejercicios a cargo de los respectivos oficiales instructores.

Cumplida la licencia que el gobierno peruano le concediera, el 6 de noviembre arribó al Callao el director de la Escuela, quien reasumió sus funciones al día siguiente.

El día 14 de noviembre, a través del dispositivo oficial correspondiente, se determinó la "antigüedad de los guardiamarinas que egresen del plantel" (Garaycochea, T. 2, p. 672).

Dos días después, previa convocatoria al concurso respectivo se efectuó en el Patio de Honor una ceremonia destinada a elegir el escudo representativo del plantel. Para ese efecto, el director, jefes, oficiales y cadetes se reunieron para verificar la elección en forma semejante a la efectuada anteriormente para elegir la divisa. De las varias propuestas, se optó por aquella que reunía las siguientes características y descritas por la *Revista de Marina* (edición de noviembre-diciembre de 1922) del siguiente modo: "El escudo que resultó elegido por mayoría de votos, es de forma heráldica, en cuyo campo van: al centro el sol radiante; al centro encima del sol, un

libro abierto y en los extremos inferiores, una hélice y un ancla, a la derecha e izquierda respectivamente. En la parte superior, fuera del escudo, propiamente dicho, va la inserción: ESCUELA NAVAL DEL PERÚ; y debajo en un dibujo apropiado, con los colores de la bandera nacional, la divisa de la Escuela: *Mihi Cura Futuri*. Debido a la falta de tiempo, no ha sido posible publicar ahora el fotograbado de dicho escudo. Ello se hará en el próximo número".

En el mismo mes (día 21), tuvo lugar la visita oficial realizada por una Comisión Comercial Japonesa encabezada por el representante diplomático de ese país en Lima. Los visitantes, después del recorrido correspondiente, "quedaron gratamente impresionados por el estado de presentación y adelanto de la institución educativa", siendo atendidos personalmente por el propio director. Al término de la mañana se retiraron del local.

Al mes siguiente (15 de diciembre), la Escuela recibió con los honores correspondientes la visita del coronel del Estado Mayor del Ejército Español, Carlos Sánchez que, por encargo de su gobierno "realiza un viaje de estudios por las Repúblicas Sudamericanas". El ilustre visitante, que fue atendido debidamente, se retiró complacido de la visita efectuada.

El día 23 de diciembre, tuvo lugar la ceremonia de entrega de los premios deportivos a los cadetes ganadores de los partidos de béisbol contra los equipos deportivos de nuestro primer puerto, consistentes en una copa de plata denominada "Juan Salaverry" (obsequiada por el capitán de puerto del Callao de ese nombre) y un artístico tintero. La ceremonia se realizó en el Patio de Honor en presencia de la plana mayor, cadetes y tripulación del plantel. En esa ocasión, el director Davy pronunció un vibrante y motivador discurso resaltando el valor y la trascendencia de los deportes y su impacto positivo en la vida en general. Dijo:

> "Nos hemos reunido aquí por breves instantes, para expresar nuestra profunda satisfacción, por el año de excelentes hazañas atléticas que ha llevado a cabo la Escuela Naval del Perú.
>
> Los deportes hacen mucho más que desarrollar el cuerpo. Desarrollan también el carácter y el dominio de sí mismo, de aquellos que los cultivan. Históricamente, las naciones que han cultivado los deportes atléticos, y han dado a este factor la importancia que se merece, han sido naciones vigorosas, con altos ideales de moral y que han sabido combatir tenazmente por la protección de su territorio. Es innecesario llamarles la atención hacia el hecho de que las naciones denominadas hoy grandes potencias, son todas, intensamente atléticas. El atletismo, no se ejerce solamente en los años de escuela, sino en todas las edades de la vida, tanto de los hombres como de las mujeres.
>
> A igualdad de otros factores como inteligencia, número y tipo de buques, recursos pecuniarios, etc., entre dos beligerantes, el triunfo será de aquel

> que haya dedicado mayor atención a la cultura física en su significado más amplio. ¿Por qué? Porque este tendrá más espíritu combativo y más perseverancia; porque no será dominado tan pronto por la fatiga; porque no se amilanará si las condiciones fueran adversas por cierto tiempo; y, finalmente, porque los cuerpos fuertes y limpios, ejercitados por el deporte, siempre abrigan vigorosos, sanos y valerosos espíritus.
>
> Los deportes practicados en nombre de la Escuela, como ustedes los han practicado, producen resultados mejores aún, que los que acabo de mencionar. Ellos cultivan la cortesía y la caballerosidad en la competencia y la consideración hacia los demás en la lucha. Enseña, además, la utilidad de la ayuda mutua, la equidad, la corrección y, lo que es importantísimo, el dominio de sí mismo. Un luchador debe tener dominio de sí mismo. Debe ser sobre todo capaz de usar su cerebro y usarlo rápidamente, en un momento inesperado. La cólera y la excitación nunca han ganado las batallas. Una convicción profunda y una imaginación tranquila, sí las ganan; siempre que todos empujemos en la misma dirección, lo que en inglés se llama Team Work.
>
> Hago entrega formal a la Compañía de Cadetes de los trofeos que han sido la recompensa de sus espléndidos esfuerzos en el año deportivo que termina hoy. Estoy orgulloso del excelente trabajo del Departamento Ejecutivo y de la Compañía. Esto es solo un comienzo, en un trabajo patriótico, cuyo contagio debe extenderse a todos los habitantes del país para su desarrollo y mejoramiento. El año entrante, será mejor que este. Hemos sido los iniciadores y ahora ya sabemos el camino que se debe seguir. El año entrante, sin duda alguna, se apreciará más el espléndido espíritu de la Escuela y el desarrollo personal de ustedes. Lo que ustedes hacen en nombre de la Escuela, lo hacen por sus hogares y su patria. Háganlo con todas sus fuerzas y todas sus energías y cuando llegue la hora ustedes 'tirarán derecho' hacia la meta propuesta" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1922, año VII, N° 6).

Este discurso fue contestado, a nombre del Departamento Ejecutivo, por el comandante Alejandro Valdivia Vera.

El día 31 de diciembre, se realizó en el salón de actos de la Escuela, convenientemente arreglado para ese fin, la denominada "Fiesta del Cadete" que –de acuerdo a lo acordado por las autoridades– "se repetirá todos los años por idéntica época", según lo recordó la *Revista de Marina* de esos días.

Durante el Año Académico de 1923, también ocurrieron determinados acontecimientos de particular trascendencia en el transcurrir cotidiano de la Escuela. A continuación, reseñamos los más significativos de acuerdo a la indicada publicación.

Por distintos motivos, recién el 6 de enero se llevó a cabo la clausura del Año Académico correspondiente a 1922. Para ese efecto, a las 11:00 horas llegó al local el Presidente de la República, acompañado por el ministro de Marina, capitán de navío Ramón Valle Riestra, el jefe del Estado Mayor General de Marina, los miembros de la Misión Naval Americana, los jefes y oficiales del Ejército y la Marina, los integrantes del Cuerpo Diplomático y las



(Fotografía de Gustavo A. Quispe Márquez)

DIRECTORES DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ



Gregorio Casanova
(1888-1890 / 1892-1896)



Juan M. Ontaneda
(1900-1902)



Ernesto Caballero
(1908-1917-1919)



José R. Gálvez
(1919-1920 / 1932-1934)



Charles G. Davy
(1921-1930)

(Fotografía de Gustavo A. Quispe Márquez).

autoridades políticas y eclesiásticas de Lima y Callao. La recepción estuvo a cargo del director y de los jefes y oficiales que integraban la plana docente del plantel. Después de la inspección respectiva, el comandante Davy pronunció el siguiente *Discurso-Memoria*:

"Señor Presidente:

No es solo a propósito, sino que constituye igualmente un gusto verdadero expresarle, en nombre de la Escuela Naval del Perú, la profunda satisfacción que en nosotros causa el honor que usted ha querido dispensarnos viniendo, una vez más, a hacer prolija inspección de esta institución con el propósito de darse cuenta personalmente de la manera en que vivimos y trabajamos.

Para nosotros no reviste su visita simplemente el carácter de un feliz ceremonial sino, y esto es aún más importante, de un acto serio oficial en que usted, en su calidad de Comandante en Jefe se instruye del grado de eficiencia que hemos alcanzado y de nuestras necesidades.

Ya que usted ha tenido a bien mantenerse al corriente de nuestros adelantos durante los últimos doce meses, y de alentarlos, y además, puesto que esta Dirección presenta una memoria anual en el mes de julio de cada año, demás sería hacerlo de nuevo en esta oportunidad.

La época difícil que atraviesa el mundo entero nos ha impuesto sus incómodas condiciones. No solo nos ha obligado la necesidad funesta a ejercer una política de economía rigurosa aquí, en la Escuela, sino que siempre ha sido nuestro propósito no gastar un centavo que no fuere invertido en cosa esencial y útil, en lo muy indispensable para cumplir con nuestras importantes obligaciones. Tenemos fe en el trabajo rudo y en los deportes sanos dentro de un ambiente de sencillez verdaderamente espartana.

Hemos ahorrado al gobierno muchos miles de libras en estos tiempos difíciles mediante estas severas economías y nuestra completa independización en lo que es atender debidamente a la conservación y reparación del material y a las mejoras esenciales. Al adorno y al lujo con acierto y justicia les hemos clausurado nuestras puertas; ni serán ellos admitidos sino después de algún tiempo más, pues son muchas nuestras necesidades verdaderas.

Hasta que no tengamos una dotación de agua suficiente y eficaz; material y elementos nuevos para nuestras salas de estudio; un edificio adecuado para la instalación de ciertas maquinarias útil, y el equipo de los submarinos desaparejados; hasta que nuestra tripulación no tenga sus duchas y lavatorios; hasta que nuestros dormitorios no queden arreglados en forma tal que representen el máximo de limpieza e higienización perfecta; hasta que nuestro hospital no quede surtido de todo lo que con urgencia necesita; hasta que nuestro terreno no haya sido rellenado y nivelado; hasta que no se hayan recibido ciertas herramientas y maquinarias; hasta que nuestros botes no hayan sido dotados de compases, velas y aparejos; hasta que no quede reparado nuestro muelle y hasta que no disfrutemos de los fondos necesarios para el aseo y conservación de lo que poseemos ya, recomendamos encarecidamente que no se gaste ni un centavo en esta Escuela en lo que no sea del todo indispensable para ella. Lo que se ha hecho en materia de conservación y mejora lo hemos llevado a cabo con nuestras propias manos, sin recurrir a la obra de mano de afuera, y este sistema debe continuar.

No es sino justicia que nos hacemos el señalar que la Escuela representa cuatro actividades importantes, y no tan solo una como generalmente se supone. Ella prepara y educa sus propios oficiales de Marina; prepara y educa a los jóvenes que serán los oficiales de Marina del futuro, prepara y educa a los oficiales de mar y a la marinería alistada para los buques; y se ocupa en arreglar, conservar y tener al día los conocimientos y la doctrina profesional en pro de la Marina y del país.

Debo igualmente indicar que dentro de sus muros prepara jóvenes para que sirvan de pilotos y maquinistas en la marina mercante, y corre con los exámenes de todo el personal de la marina mercante.

Es nuestro objeto, ya se trate de un oficial, de un cadete o de un simple marinero, hacer de él y equipar 'todo un hombre' con mente sana en un cuerpo sano. Aunque ser buen ciudadano no quiere decir que uno sea necesariamente buen marino, es sin embargo siempre verdad que un buen marino es buen ciudadano. Nada importa, en lo que al valor de nuestra obra respecta, sino todos los jóvenes entre los cadetes que se reciben o reciban encuentren colocación en la Marina de Guerra; pues somos de parecer que los hemos preparado para que sean elementos útiles y valiosos en cualquier campo de acción en que se encuentren. Si entran en la vida civil, fundadamente esperamos que se destaquen entre sus semejantes debido a la preparación rigurosa y moral que en este plantel han recibido. La fuerza y grandeza de cualquier país se mide por la fortaleza y utilidad de su ciudadano mediano. Nosotros todos nos empeñamos en mejorar esa medianía. Los jóvenes que hoy de nosotros se despiden para ingresar en la Marina de Guerra lo harán así; de esto no me cabe duda. Lo que afanosamente anhelamos es que los mejores tiempos que seguramente han de venir lo hagan pronto, de suerte que reciba impulso, hasta donde sea necesario, la actividad de las fuerzas de a bordo, y para que la organización de las mismas pueda ser aumentada con las modernas unidades acordes con la estrategia cuya falta tanto sienten y que darán lugar a que sea debidamente recompensada, mediante un trabajo vigoroso e interesante en alta mar, el entusiasmo y la aplicación de estos jóvenes. Respondemos de su eficiencia y de su virtud naval. Desearía únicamente, señor Presidente, que usted dispusiera del tiempo necesario para conversar con cada uno de ellos respecto a la formación del carácter militar, pues en nuestra labor relacionada con esta materia de suma importancia, hemos puesto todo el empeño y seriedad posibles. De esto no se habla, se lleva a cabo. Es esta a la vez nuestra tarea más importante y más difícil. Esperamos de nuestros jóvenes graduados no solo que ellos continúen ampliando y robusteciendo sus propios caracteres militares, sino que, mediante el ejemplo y la enseñanza, difundan esta doctrina por doquiera que ellos vayan.

Contestando a una pregunta formulada por el Ministerio de Marina respecto al número de cadetes que deberían admitirse este año, si es que alguno se admite, manifestó esta Escuela lo que en su concepto era de vital importancia en relación con la política del Gobierno hacia ella. Declaramos en efecto que, sin tener en cuenta la necesidad que de nuevos oficiales siente el servicio, jamás debería permitirse que el número total de cadetes baje de sesenta. Es este el número mínimo con el cual la Escuela puede existir y subsistir como organización militar viviente, briosa, eficiente y entusiasta.

Además, suprimir la admisión de nuevos aspirantes de entre la juventud

peruana podría sofocar el interés nacional en su Marina de Guerra, interés que para el bien público debe ser al contrario constantemente alentado y fomentado sin que jamás se le deje decaer ni expirar. Tras mucho trabajo hemos podido dar a conocer hasta en los confines remotos de la República los propósitos y objetos de la Escuela Naval, y a los jóvenes que se vienen preparando para tomar parte en el concurso de admisión en la Escuela en los primeros días del otoño, no se les debe negar la ocasión de hacerlo. Cancelar intempestivamente todos los proyectos y negarles a estos jóvenes el privilegio de aspirar a servir a su patria y ser cadetes, daría lugar a una reacción sumamente desfavorable y a que la Marina perdiera parte de su prestigio, no solo entre estos jóvenes mismos, sino igualmente entre sus familias y numerosas relaciones. Son este prestigio e interés demasiados valiosos para que se les deje perder, y lo que cuesta conservarlos es una insignificancia.

Si alguna vez el número de graduados excediera las necesidades inmediatas de la Marina, fácil sería colocar mediante una ley a los excedentes en una Reserva especial de donde pasarían en el acto al servicio activo en el caso de alguna emergencia. Con este sistema continuarían ellos siendo factores en la defensa nacional y no lo perdería el Gobierno.

Debemos además tener presente que para la preparación de la oficialidad del porvenir tendremos que principiarla quince años antes. El Supremo Gobierno perfectamente de acuerdo con las ideas que acabo de expresar, ha considerado que debe tener lugar la admisión de nuevos cadetes para el próximo año académico.

Dispone actualmente la Escuela de un surtido completo de sus libros oficiales de enseñanza. Es importante saber que apenas hay en español libros profesionales modernos de instrucción naval. Hablo de los libros que son de naturaleza netamente profesional. Cuando estudiamos el proyecto de reproducir las obras profesionales modernas de la Marina de los Estados Unidos, tropezamos con la dificultad de que el costo de reproducir los diagramas, figuras, dibujos y croquis, innumerables y del todo esenciales, alcanzaría sumas para nosotros absolutamente imposibles, alrededor de $ 150 000 dólares americano, y hubo discusión con respecto a si hasta se podría producir ciertas partes de la obra con los elementos de que en Lima disponemos. Además, aquello tomaría años. He aquí como hemos solucionado el problema. Hemos comprado el número suficiente de libros de enseñanza en los Estados Unidos, y hemos emprendido la tarea gigantesca de traducir íntegramente el texto en inglés, siendo el propósito que los libros originales y sus traducciones se usen en conjunto. En lugar de hacer imprimir las traducciones, con sus 200 000 páginas, empleamos un mimeógrafo, lo que nos permite producir los textos traducidos rápida y económicamente.

No existe otra Escuela Naval en el mundo de habla castellana que esté dotada como nosotros lo estamos de un surtido completo de libros profesionales modernos de instrucción naval. Faltaría a mi deber si dejara de celebrar altamente la devoción al servicio desplegado por los señores oficiales que se han dedicado y aún se dedican, sin remuneración extraordinaria, a la tarea ardua y penosa de traducir alrededor de 4 000 páginas de texto técnico y difícil. Los libros todos se encuentran aquí; los materiales necesarios todos están acá, y la obra está bien adelantada. El producto acabado servirá para la Marina toda. Y en todo esto se han gastado tan solo mil libras. La mayor parte de los libros que se están

traduciendo son de fechas posteriores a la Gran Guerra. Son pues la última palabra en la teoría y en la práctica de las materias de que tratan.
Desde este año usted Señor Presidente, demostrando su interés constante por la Escuela, ha creado el premio denominado 'Espada de Honor', el que se otorga al Cadete del último año que obtenga el mayor porcentaje de suficiencia durante su permanencia en este Instituto. Este premio ha contribuido grandemente al mayor estímulo del personal todo.
Le ruego Señor Presidente, me permita expresar ante usted mi apreciación sincera de la lealtad, buen humor y devoción a sus obligaciones desplegadas por el personal íntegro de la Escuela durante el año próximo a vencer. Ni durante los tiempos más difíciles disminuyeron su ánimo y buena voluntad.
Merece principal atención la labor excelente llevada a cabo por el Departamento Ejecutivo con el objeto de fomentar los deportes al aire libre y de conservar el entusiasmo y el orgullo. Igualmente deseo hacer resaltar las muchas dificultades que el Departamento de Ingeniería ha tenido que vencer en el desarrollo de su trabajo, pues comprende ella toda la materia de la ingeniería eléctrica y de vapor, y sobre ella ha recaído la parte más pesada de la traducción de los libros de enseñanza norteamericanos.
Apenas tenemos consejos que impartirles a estos jóvenes que ya no les hayamos dado. Han recibido mucho, pero, con toda sinceridad, abrigamos la esperanza de que jamás olviden la definición dada por la Escuela a la palabra 'Patriotismo'; y, en especial, que el patriotismo no consiste en hablar de él sino en hacer labor seria y útil en pro de la nación entera.
Ruego que me permita repetirles aquellos lo que en cierta ocasión escribió un almirante norteamericano a quien me cabe el honor de contar entre mis amigos. Dijo así:
'He conocido, todos hemos conocido, entre los oficiales de Marina muchas altas cimas de lealtad y de abnegación tratándose de prestarles energía y habilidad al servicio. Vivir con bellas naturalezas de esa clase es toda una inspiración. Sencillamente siguen adelante cumpliendo con sus obligaciones sin pensar en recompensas ni en los efectos posibles de un trabajo recargado. Creo ser una verdad absoluta el concepto de que la devoción hacia el deber señala la medida del valer, y este la de la felicidad; y de que el servicio es el propio fin de cada uno de nosotros. Creo especialmente que la felicidad duradera es hallada solamente mediante el servicio desinteresado. La idea del 'Yo' en el servicio, por grande que este sea, contraría las leyes naturales de la compensación. No se da en la misma senda con la glorificación del 'Yo' y con el contenido espiritual'.
Tratándose de un país cuya estrategia es esencialmente marítima, dominar en el mar es su papel en el caso de una guerra. El que logra ese dominio triunfará. Al contrario, el que lo pierda será vencido. Existe la Escuela Naval precisamente para que el Perú pueda asegurarse el dominio del mar en los días sombríos de una guerra. Habla la voz de la Escuela por intermedio de su emblema y dice: *Mihi Cura Futuri* 'Yo preparo el futuro'. Y es nuestro ruego que la fuerza, la abnegación y el entusiasmo nos preparen y nos hagan merecedores de nuestra sagrada responsabilidad hacia la nación peruana".

Concluida la lectura de la detallada exposición a cargo del comandante Davy, el Presidente de la República procedió a entregar los premios a los cadetes que más se habían distinguido

durante el año por su dedicación al estudio (aprovechamiento) y su buena conducta. Acto seguido, declaró clausurado el Año Académico pronunciando el siguiente discurso:

"Señor Comandante Director:

Señores:

Muy grata impresión, dejan en mi espíritu los conceptos que informan la *Memoria* que acabáis de dar lectura, y en la que exponéis los progresos alcanzados por este Instituto bajo vuestra inteligente dirección.

La manera cómo habéis salvado las dificultades económicas que han afectado a este plantel, muestran cuán eficaz es la acción de una voluntad decidida puesta al servicio del deber profesional y del respeto por la función que se ejerce.

La labor que ha llevado a cabo el plantel docente de esta Escuela vertiendo a nuestro idioma los libros técnicos más modernos relacionados con los estudios propios de este Instituto, es también obra digna de merecido elogio, tanto por el esfuerzo intrínseco que ha demandado, cuanto por el permanente beneficio que ella significa para el aprendizaje y la cultura profesional de nuestros marinos.

Merece, además, la expresión de mi complacencia patriótica y un caluroso aplauso, la preferencia que habéis dado, en vuestra labor educadora, a la formación del carácter militar de vuestros alumnos que coincide con la formación de su carácter moral y cívico, ya que los sentimientos de dignidad y de pundonor, la observancia del deber y el amor a la Patria son, no solo virtudes propias del marino, sino de todo buen ciudadano.

Convencido como estoy de que inculcáis con vuestra educación y con vuestro ejemplo esos principios de austeridad, inseparables de quienes van a vestir el glorioso uniforme de la Marina de Guerra del Perú, he instituido un premio especial, consistente en una espada que tocará cada año al cadete cuya conducta en la Escuela justifique la esperanza de que no ha de emplearla sin motivo ni guardarla sin honor.

Felicito con efusión al Señor Comandante Director del plantel y a los señores jefes y oficiales que desempeñan funciones docentes en este Instituto, por la eficaz labor que han realizado en el año escolar de 1922 y que con este acto lo declaro clausurado".

Ese año, concluyeron sus estudios los siguientes cadetes:

Leonardo Alvariño Herr
Alejandro Bastante Ballón
Emilio Barrón Sánchez
Carlos de la Jara Loret de Mola
Víctor Montes Arias
Luis Sologuren Gómez

La flamante Espada de Honor, obsequiada por el presidente Leguía, fue entregada por primera vez al cadete Víctor Montes Arias "por haber obtenido el mayor puntaje de eficiencia durante los cinco años de estudios". El premio del quinto año, donado por el director de la Escuela, correspondió al cadete Alejandro Bastante Ballón "por haber obtenido la más alta nota en el curso de Radiotelegrafía". Finalmente, el diploma e inscripción en el Cuadro de Mérito fue para el cadete del tercer año, Alonso



El comandante Charles G. Davy, dando lectura a su discurso anual como Director de la Escuela Naval del Perú. (Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).



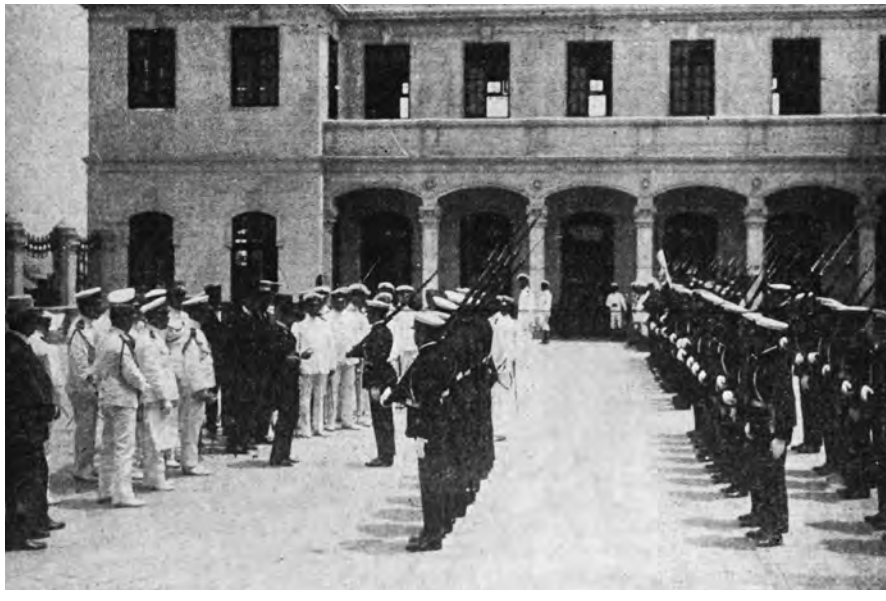
El presidente Leguía, acompañado del Director de la Escuela Naval del Perú, haciendo entrega de premios y diplomas a los cadetes. (Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).

Balaguer Regalado "por haber alcanzado la mayor nota en su año" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, enero-febrero de 1923, año VIII, N° 1).

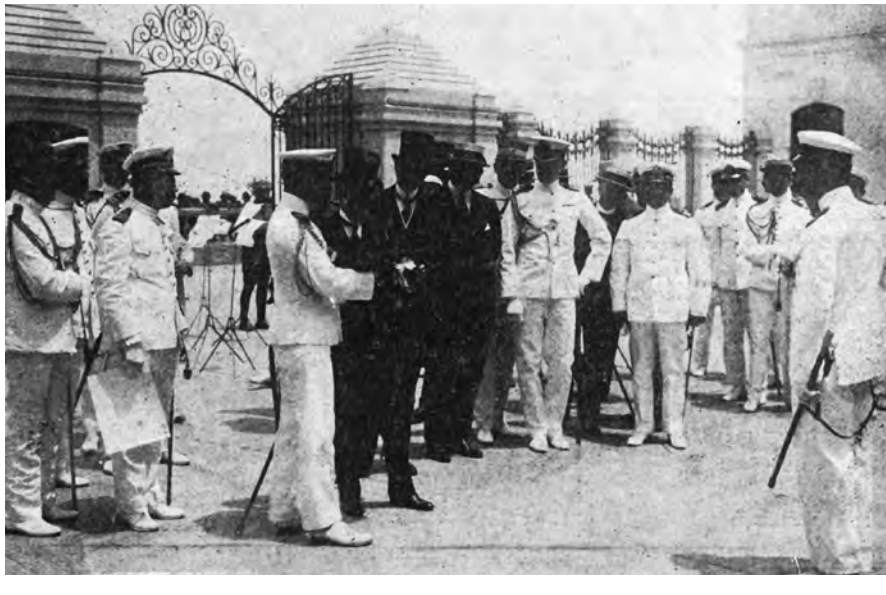
El día 8 de febrero, se embarcaron a bordo del crucero *Almirante Grau* los cadetes con el fin de realizar su viaje de instrucción naval (ver apartado d del presente capítulo).

Dos semanas después (21 de febrero), fondeó en el Callao el crucero sueco *Fylgia* al mando del capitán de fragata Carl Lindström. Al día siguiente, en la mañana, se realizó en la Escuela la ceremonia que en homenaje a la Marina Nacional rindieron los marinos suecos ante la estatua del almirante Martín Jorge Guise, fundador de ella. "Asistieron al acto el comandante de la nave visitante, la oficialidad y los cadetes de su país que hacen un viaje de estudio. En el salón de actos, ante el busto del egregio marino inglés, el comandante Lindström colocó una corona de laurel, pronunciando en inglés hermosas frases de efusivo saludo a nuestra Armada. El director de la Escuela, capitán de navío Charles Gordon Davy, agradeció en el mismo idioma tan exquisito homenaje" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, enero-febrero de 1923, año VIII, N° 1). A nombre de la Marina de Guerra del Perú, el capitán de fragata Germán Stiglich Álvarez pronunció el siguiente discurso:

> "Señores Jefes y Oficiales del crucero *Fylgia:*
>
> A nombre de la Marina de Perú y de su historia, agradezco los alcances de esta romería, que habéis hecho para depositar al pie de esta estatua del vicealmirante Guise de nuestra Armada, que representa algo de nuestro hermoso pasado, en el mar, el testimonio de vuestro respeto y de vuestra bondad.
>
> Suecia o Sverige, que traducido al castellano quiere decir 'país cuyos bosques han sido quemados', y cuya población proviene de los antiguos finlandeses y lapones, es un país al que debemos grandes progresos, ya que no solo se debe hablar de los guerreros, como antes que solo se hablaba de los santos. Un país que produjo hombres como Gustavo Adolfo, como Carlos XII, como Linneo, como Bercelius, como Nobel, como Amundsen y los Nordenskjöld, nos manda hoy un precioso grupo de cadetes, a visitar estas aguas, donde un compatriota suyo a órdenes precisamente de Guisse rindió su vida por el Perú, uniendo así, en vínculo indestructible, el cariño mutuo de Suecia con nuestro país.
>
> Vemos así que una bandera más, de una nación altruista y a la vez emprendedora, se acerca a uno de nuestros antiguos jefes de Escuadra, para rendirle homenaje. Ahora es la bandera de ese país de los fuertes hielos y de los fuertes calores, aquel donde tres meses del año son solo una noche y otros tres meses un solo día: de ese país que exporta el mejor acero del mundo, que exporta también inmensas cantidades de madera y fósforos, cobre y pieles, dinamita para la industria minera y motores soberbios.
>
> Continuando Suecia en su labor de vasta cultura, manda ahora a dar la vuelta a Sud-América, como lo hiciéramos nosotros, el año 1856 en que



La formación de los alumnos de clases superiores, realizada en el patio de evoluciones de la Escuela Naval. (*Variedades*. Lima, 31 diciembre 1921).



El Presidente de la República, la Misión Naval Americana y la Plana Mayor de la Escuela, revisando los trabajos de los cadetes. (*Variedades*. Lima 31 diciembre 1921).

un buque nuestro dio la vuelta al mundo, a este hermoso crucero, que hoy flamea su pabellón con la cruz luterana, con un haz de jóvenes espigas, listas a alentar a la nación escandinava, más tarde, quizá en alguna preponderancia, como la tuvo Suecia en el siglo VI en Europa, y es que Suecia fomenta en grado sumo, desde hace un siglo, en todos sus matices la instrucción. Los mejores edificios de ese país son sus escuelas, como en el nuestro son los lugares de adoración. Cada maestro, allá, se puede decir que es un sabio. Las gentes estudian toda su vida y el analfabetismo, allá, lo que, en ninguna parte del mundo, desapareció hace ya algunos años. Un país así se enorgullece de lucir su pabellón y no temo que se dude de él. Ya antes de llegar a un puerto, la aureola le precede. Y además, la marina mercante de Suecia, conocida en todo el mundo americano, salvó a nuestro comercio y a nuestras industrias durante la grave crisis de la guerra mundial, justamente cuando no había naves que llevasen al extranjero nuestros productos ni otras que trajesen las manufacturas, que tanto se necesitaban. Por todo esto, el Perú no solo no ha conocido la pobreza, sino que sus habitantes y sus instituciones florecieron como nunca, cuando estaban a las puertas de la ruina. Además, Suecia ha tenido y tiene la organización militar más sabia del mundo, y los grandes países como los pequeños, que seriamente han querido pensar en organizar su defensa, han ido a Suecia a copiar sus métodos de guerra para estar seguros de que irían bien encaminados.

Además, también Suecia se ha interesado por el desarrollo de nuestra riqueza forestal. La ha estudiado a fondo. Sabios muchos han venido a nuestros bosques de Junín y de Madre de Dios, regiones predilectas del Perú, y así, se cuentan las tres expediciones Nordenskjöld y la de Eriasen, las mismas que se han valido de estudios del personal de marina nuestro y también de algunos oficiales peruanos para sus exploraciones.

Señores, recordemos ahora al héroe, mejor dicho, a los héroes de Suecia que al pie de los cañones del Perú han defendido el honor nacional, porque debemos recordar que durante los años en que el Perú luchaba por conquistar su independencia, tuvimos un oficial sueco en la plana mayor de nuestra corbeta *Libertad*, que nos acompañó en la victoria naval de Tumbes contra dos otros buques de distinta bandera. Así también, en la otra campaña del año 1866, sirviendo los cañones del 2 de Mayo, hubo otro sueco que nos prestó importantes servicios y nos dejó expresión célebre para las tradiciones de nuestra Armada.

Pero ¿quién fue el primero y quién el segundo? El de más lejana época fue Peter Williamsen quien según la expresión oficial, en documentos, de nuestro querido Comandante General de Marina, don José Pascual de Vivero, en esa época 'habían acreditado Williamsen buena inteligencia, aptitudes y amor al servicio, siendo útil en el día a la Armada; se explica muy bien en castellano y posee el inglés'. Y esto no lo decía el Contralmirante Vivero cuando Williamsen acababa de morir, que es cuando más se miente, sino al intermedio de sus servicios que fueron entre el 8 de diciembre de 1825 y el 31 de agosto de 1828, en que rindió la vida por efecto de un cañonazo. Por consiguiente, el cumplido oficial sueco y también peruano, estuvo en el bloqueo del Callao, justamente en su periodo más álgido, cuando se hacía los esfuerzos más sobrehumanos por el Jefe de la Escuadra frente al Callao, para rendir al indomable defensor de esta plaza, el bravo Rodil. Williamsen en el combate de

> Tumbes, seguramente tiñó más aún, con su sangre, el tinte rojo de nuestra bandera, por lo que recordaremos siempre que en él se guarda el amor y el agradecimiento nuestro a la abnegación de ese noble marino sueco que se sacrificara por nuestra causa.
> Respecto al segundo, también nos hizo participes de otra victoria, la del 2 de Mayo. Ahí, en nuestras baterías, se acababa la munición, los artilleros hacen presente al oficial sueco, con estas palabras, que no habían más balas 'no podemos hacer más fuego, se acabaron las balas' y él contesta iracundo, 'métele pólvora, cárgale piedras'. Lo cierto es que el enemigo no pudo indicarle silencio a esa batería.
> Señores oficiales del *Fylgia*; cuando desde el buque de ustedes miren el Callao recuerden que al lado de los oficiales peruanos había en nuestras naves un muy querido oficial de Marina sueco, y también el fondeadero que ustedes hoy ocupan, fue teatro de más de una hazaña gloriosa en la que participaron dos hijos predilectos de vuestro país, que vinieron al nuestro a ser útiles a la causa de nuestra independencia y de la humanidad.
> Cuando vuestra nave se acerque al golfo de Guayaquil y miréis la costa de Tumbes, recordad también, a la luz del faro que veréis alumbrando todas las noches el lugar del combate, o a la del sol radiante que ahí nunca falta la silueta y los hechos gloriosos de nuestra corbeta *Libertad*. Ahí, tened también presente, está el puerto peruano que fue el primero en recibir a los primeros europeos.
> Vuestro Monarca y vuestros Ministros en Suecia han tenido pues una gran inspiración. Han mandado al *Fylgia* a recoger impresiones y apuntar para vuestra patria y vuestra historia, las flores de las plantas marinas, siempre vivas, que quedaron sembradas hace 95 años frente a Tumbes, al dar sepultura en el fondo del mar al cadáver de Williamsen después del combate que he citado y en el cual corrió también sangre peruana.
> Llevad por consiguiente, del Perú las mejores impresiones, y que, mientras estéis entre nosotros, tengáis la más grata permanencia".

Terminados los discursos, el comandante Lindsström estrechó la mano de los presentes y se retiró del local, rindiéndosele los honores correspondientes. "Entre las múltiples atenciones y agasajos de que fueron objeto los oficiales y cadetes del crucero *Fylgia*, anotamos los siguientes: una champañada en el Centro Naval, donde se cambiaron efusivos brindis entre el comandante Lindsström y el capitán de fragata Juan Althaus, vicepresidente del Centro y una matiné en el local de la Escuela Naval ofrecida por el Ministro de Marina" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, enero y febrero de 1923, Año VIII, N° 1). El crucero *Fylgia* zarpó con rumbo a Colón en día 26 de febrero.

Conmemorando el 43° aniversario de la ruptura del bloqueo de Arica por la corbeta *Unión*, se realizó el 17 de marzo la ceremonia patriótica que los sobrevivientes de esa nave efectuaban desde que se instaló al palo del glorioso buque en la Escuela. En el acto de depositar una corona de flores, uno de los sobrevivientes rememoró la jornada histórica, siendo contestado su discurso por el comandante Davy, director del plantel (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, marzo y abril de 1923. Año VIII. N° 2).

Conforme a las resoluciones respectivas para llenar las vacantes del nuevo Año Académico, el día 21 de marzo tuvo lugar el examen de admisión que –según programa oficial– debían rendir los candidatos. Terminadas las pruebas de más de 50 postulantes, fueron seleccionados 12, los que diez días después, prestaron juramento en el salón de actuaciones, ante todo el cuerpo de profesores y recibiendo cada uno el título de Cadete de la Escuela Naval del Perú de manos del director. Los ingresantes fueron:

Franklin Pease Olivera
Pedro José Gálvez Velarde
Ricardo Velezmoro Mathews
Óscar Grau Astete
Florencio Teixeira Vela
Edmundo Zegarra Villar
Francisco Tudela Salmón
Luis Edgardo Llosa González Pavón
Miguel Chávez Goytizolo
Carlos Lindley López
Fernando García Ribeyro
Edmundo Alberto Guzmán Barrón

En su edición del sábado 19 de mayo, el diario *El Comercio* publicó una nota periodística del escritor chorrillano Luis Varela Orbegoso *(Clovis)* titulada "Una apreciación honrosa" en que comentaba las frases elogiosas del almirante Cole acerca de la Escuela Naval del Perú. La nota fue reproducida por la *Revista de Marina* en su edición de mayo-junio de 1923. Dice así:

> "Debe considerarse satisfecho el personal de nuestra Escuela Naval por las frases que mereciera al Almirante Cole, con motivo de la visita que llevó a cabo ese prominente marino norteamericano a dicha institución.
> El Almirante Cole dijo, poco más o menos: 'Felicito efusivamente a todos por la evidencia tan clara de su sincera y leal labor y por el buen orden e impecable presentación del plantel. La Escuela Naval de cualquier país es la madre de su Marina. Como sea la Escuela Naval, será su Marina. El espíritu de la verdadera Escuela perdura para siempre; impele a sus diplomados a que luchen por la verdad y el bienestar de su ramo durante toda su carrera. Trabajo duro, hecho con el fin del mejoramiento constante de la institución, es el secreto de una buena Marina, y el centro de esta actividad es siempre la Escuela Naval. Conseguido el hacer bien un trabajo, es difícil seguir otro camino. Personas que trabajen bien, lo hacen porque no lo saben hacer de otra manera, y en este ambiente nace la abnegación, sin la cual el carácter militar carece de uno de los elementos más indispensables. Desearé siempre el mejor éxito para la Escuela Naval del Perú en todas sus actividades y tendré el mayor gusto al informar en mi país sobre la buena marcha de esta institución y el espíritu de su personal'.
> Así se expresó el Almirante Cole después de una visita sostenida a nuestro instituto docente naval, apreciando sus antecedentes, revisando

sus programas, investigando sobre su marcha y profundizando en su espíritu. Esa opinión imparcial, ese consejo benévolo, esa promesa de propaganda y de elogio, honran verdaderamente a nuestra Escuela Naval y son satisfactorios para el país del que ese Instituto sea una de sus más caras esperanzas. Siempre fue timbre de orgullo para el Perú su Marina gloriosa. Las páginas más brillantes de nuestra historia ella las ha escrito, y el mar que tiñeron con su sangre nuestros marinos es para ella su más armonioso cantor. Los marinos del mañana deben ser dignos de los de ayer, y quienes en la Escuela Naval se educan, tienen que seguir su noble ejemplo y no alterar la línea de una carrera gloriosa.

Las frases del Almirante Cole, le servirán seguramente de estímulo y nuestros jóvenes alumnos seguirán, con elevado corazón, sus nítidos consejos. Tal es la aspiración patriótica del país, que espera que sus jóvenes marinos no han de apartarse nunca de tan brillante sendero".

En los días 23 y 30 de junio tuvo lugar en el campo deportivo de la Escuela el Campeonato Atlético concertado entre la Asociación de Jóvenes Cristianos (YMCA) y los cadetes del plantel, con la intervención de la Federación Deportiva Peruana, la que estuvo representada por los dirigentes Roberto Wakeham y Carlos Panizo (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, mayo-junio de 1923, año VIII, N° 3).

Con motivo de la inauguración del Estadio Nacional (obsequiado por la colonia británica a raíz del Centenario de la Independencia Nacional), tuvo lugar el día 29 de julio el Campeonato Atlético organizado por la Federación Deportiva Peruana para solemnizar el acto de recepción de dicho campo deportivo. Aquí el comentario de la *Revista de Marina*:

"Concurrieron a esta ceremonia el Presidente de la República, miembros del Gabinete, Cuerpo Diplomático, Concejo Municipal y principales representantes de la Colonia Inglesa residente en Lima. La Escuela Naval del Perú presentó en este evento un equipo de atletas que, con éxito brillante y marcando varios y notables récords nacionales, obtuvo en las diferentes pruebas los resultados y premios siguientes:

Colectivos

Nudo de guerra: 10 puntos. Copa de plata, medallas y diploma.

Carrera de chasquis, 1 600 metros: 10 puntos. Copa de plata, medallas y diplomas. Tiempo: 3 min., 45 ser.

Individuales

Carrera de 200 metros: Tercer lugar, Juan Mosto. 1 punto. Medalla y diploma.

Carrera de 400 metros: Primer lugar, Alfredo Sousa. 5 puntos. Estatua de bronce, medalla y diploma. Tiempo: 55 seg.2/5 (récord). Segundo lugar, Ricardo Zevallos. 3 puntos. Medalla y diploma. Tercer lugar, Alberto del Castillo. 1 punto. Medalla y diploma.

Carrera de 800 metros: Primer lugar, Miguel Mesía. 5 puntos. Estatua de bronce, medalla y diploma. Tiempo: 2 min.11 ser. 4/5 (récord). Segundo lugar, Alejandro Valderrama. 3 puntos. Medalla y diploma.

Carrera de 1 500 metros: Tercer lugar, Carlos Granadino. 1 punto. Medalla y diploma.



Alfredo Souza Almandoz



Óscar Grau Astete



Luis E. Llosa González Pavón



Juan F. Torres Matos



Fernando Romero Pintado y Aurelio Pedraza Fuller

(Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).



Grupo de cadetes posando en el frontis de la Escuela Naval. (Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).



Parados: Eloy Burga Tejada, Francisco Tudela Salmón, Miguel Chávez Goytizolo, Luis E. Llosa González Pavón, Julio A. Raygada de la Carrera.
En cuclillas: Pedro Gálvez Velarde y Alfredo Freire Villafana.
(Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).



Cadetes desplazándose por el patio principal.
(Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).



Cadetes en formación. (Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).



Cadetes disponiéndose para la formación.
(Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).



Pasando revista a los cadetes. (Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).

> Carrera de 110 metros con vallas: Primer lugar, Miguel Mesía. 5 puntos. Cartera, medalla y diploma. Tiempo: 18 seg. 2/5 (récord).
> Salto alto con impulso: Tercer lugar, Carlos Soyer. 1 punto. Medalla y diploma.
> Salto largo con impulso: Tercer lugar, Alfredo Sousa. 1 punto. Medalla y diploma.
> Lanzamiento de disco: Segundo lugar, Fermín Gómez (Campeón Nacional). 3 puntos. Medalla y diploma.
> Total: 49 puntos, sobre 119 que sumaron todas las pruebas. Además, en las pruebas eliminatorias el cadete Luis Otero batió el récord de 100 metros con 11 seg. 3/5. La institución que salió en segundo lugar fue la Asociación de Jóvenes Cristianos (YMCA) con 17 puntos.
> La *Revista de Marina* se complace, una vez más, del brillante resultado obtenido por la Escuela Naval del Perú en este Campeonato, en el que ha demostrado una rotunda superioridad, y felicita efusivamente a los señores jefes y oficiales que tan entusiastamente han impulsado el deporte en este Instituto y a los 'invencibles cadetes' y tripulantes por haber correspondido a la confianza depositada en ellos".

El día 25 de agosto por la mañana, el nuevo jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante Clark Howell Woodward, acompañado de los jefes de las distintas Direcciones de la Armada, visitó las instalaciones de la Escuela, siendo recibido por su director y la plana docente. Previamente (día 22), Woodward había inspeccionado las naves de la Escuadra surtas en el Callao.

El domingo 8 de noviembre se realizaron en el flamante Estadio Nacional las finales del torneo de fútbol que, con el apoyo entusiasta de la Federación Deportiva Peruana y la cooperación de las Escuelas Militar y Naval y de los clubes Lawn Tennis, Lima Cricket, Circolo Sportivo Italiano y Germania, debía adjudicarse el equipo vencedor la copa obsequiada por la empresa Gubbins y Compañía. El triunfo correspondió a los cadetes de la Escuela Naval "los que han demostrado durante los diversos encuentros un entusiasmo sin límites y un alto espíritu deportivo, logrando no ser vencidos por ninguno de los equipos rivales; circunstancia que hace más saltante la labor realizada por el Departamento Ejecutivo del plantel, que es el que orienta e impulsa la actividad deportiva de nuestros pundonorosos cadetes" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1923, año VIII, N° 6). El equipo vencedor estuvo conformado por las siguientes personas: teniente 2° Jorge Baldwin (capitán), José San Martín, Luis Rouillón, Alberto Maguiña, José Mosto, Octavio Ríos, Alberto del Castillo, Enrique Águila, Juan Francisco Torres, Florencio Teixeira y Nicolás Céspedes.

El día martes 10 por la mañana, el nuevo ministro de Marina, doctor Juan Manuel de la Torre (que había juramentado dos días antes), hizo su primera visita oficial a la Escuela Naval, acompañado del jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante Clark

H. Woodward, y los ayudantes respectivos. La comitiva oficial fue recibida por el director del plantel, capitán de navío Charles G. Davy, y la totalidad de los jefes y oficiales que integraban la dotación de la Escuela, rindiéndosele los honores de ordenanza. "Después de observar detalladamente las compañías de cadetes y marineros formados en el patio principal, el Señor Ministro dirigió la palabra a todo el personal y, expresándose en adecuados términos, manifestó su complacencia de hallarse nuevamente al frente de esa Cartera, a la que aseguró aportaría el contingente de su patriotismo y entusiasmo. Concluyó formulando votos por el engrandecimiento de la Escuela y de la Marina de Guerra en general", escribió la *Revista de Marina* en la citada edición.

El sábado 29 de diciembre a las 10:30 horas, el Presidente de la República se apersonó a la Escuela no solo para clausurar el Año Académico, sino también para llevar a cabo la inspección que anualmente realizaba. "A esa hora, acompañado de los Ministros de Marina y de Fomento, del alcalde del Callao y de los miembros de su Casa Militar, fue recibido por el director y la totalidad de los jefes y oficiales e instructores civiles que integran la Plana Mayor, rindiéndosele los honores correspondientes a su alta investidura. Después de pasar revista a la compañía de cadetes, el mandatario recorrió los diversos compartimientos de que se compone el local, quedando gratamente impresionado del buen orden y aseo en que se encuentra el establecimiento educativo. Pasó en seguida a presenciar diversos ejercicios de Artillería, Radio y Manejo Marinero, los cuales fueron ejecutados correctamente por los jóvenes cadetes" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1923, año VIII, N° 6). A continuación, el gobernante y su comitiva se dirigieron al Salón de Actuaciones, donde el comandante Davy dio lectura a su anual *Discurso-Memoria*. Aquí el extenso y detallado texto:

> "Señor Presidente:
>
> No es la presente ocasión una clausura. La Institución funciona doce meses cada año. No significa ella ni distribución de premios ni ceremonia alguna. Es un asunto más serio. Se trata de la Inspección de la Escuela Naval del Perú por el Jefe Supremo del Ejército y de la Armada. Le agradecemos nos haya querido dedicar algunas horas de su día, tan recargado de ardua labor, para ver con sus propios ojos como vivimos y trabajamos, como cuidamos la institución que se nos ha confiado, y para medir acaso el grado de eficiencia que hemos alcanzado.
>
> Se ha mantenido usted, señor, al corriente de nuestras necesidades urgentes y de nuestro estado de progreso. Deseamos sin embargo repetir que todo lo que hemos hecho desde su última inspección es el fruto de nuestras propias economías y trabajo personal, sin que hayamos empleado ni una sola unidad obrera civil. Repetimos nuestro lema 'Ni un centavo gastaremos en lujos y adornos mientras nos falte lo necesario'. Deseamos además que



El Director de la Escuela Naval flanqueado por los comandantes Augusto Loayza y Tomás Pizarro Rojas. (Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).



Personal Directivo y personal docente de la Escuela Naval.
(Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).

la sencillez y una rudeza espartana sean las características de las vidas limpias y sanas que han de llevar nuestros oficiales, cadetes y marineros. Volvemos a manifestar que es completamente infundada la impresión que entre el público parece haberse generalizado de que la Escuela existe tan solo para la preparación de cadetes. En este plantel se preparan oficiales, cadetes y marinería. Nos alistamos constantemente todos. Nos esforzamos en coleccionar y traducir conocimientos profesionales para el servicio íntegro. Tienen lugar bajo nuestra dirección y jurisdicción, todos los exámenes para los ascensos de los oficiales de la Armada, e igualmente los rinden siempre ante nosotros todos los oficiales de cubierta y de máquina de la marina mercante.

Hemos dicho ya que, según nuestro criterio, no existe otra Escuela Naval dentro del mundo de habla español que tenga la suerte de poseer colección tan extensa de obras modernas de enseñanza profesional como la nuestra. Creemos, además, que nuestros métodos son de los más modernos, y nos cabe la plena seguridad de que ningún plantel de esta naturaleza nos supera en el hondo entusiasmo que actualmente bendice nuestros esfuerzos. Los muy notables éxitos alcanzados por nuestro puñado de cadetes en los diversos concursos atléticos habidos durante el año no necesitan comentarios. El hecho de haber nuestros jóvenes cadetes y marineros entregados de *motu proprio* a la Escuela los numerosos premios que personalmente ganaran, con el fin de que sirvan de estímulo a sus sucesores y los inspiren con iguales laudables sentimientos, es prueba sumamente grata de que ellos se han dado cuenta y sentían dentro de sí que representaban a su Institución; que iban resueltos a luchar por ella hasta el límite de sus fuerzas, como en efecto lo hicieron.

A principios del año académico presente, tuvo lugar en nuestros cursos para cadetes un cambio que es de transcendental importancia para la Armada. A todos ellos se les prepara actualmente para que puedan cumplir con las obligaciones tanto de cubierta cuanto de la cámara de máquinas. Serán así no solo mejores oficiales de cubierta en virtud de los conocimientos indispensables de ingeniería que adquirirán, sino recíprocamente mejores oficiales de máquina debido al punto de vista y conocimientos náuticos que poseerán. La gran ventaja de homogeneidad del personal se traducirá en felicidad, espíritu de cuerpo y eficiencia. Con este fin han sido prolongados los cursos para los cadetes de 5 a 6 años. El proyecto legislativo últimamente propuesto por el Ministerio del Ramo y que es del todo indispensable para el bienestar y eficiencia de la Armada, suprime acertadamente el grado de Guardiamarina. Si este proyecto no se convirtiera en ley durante el presente Congreso, preciso será hallar medio para asegurar que los cadetes, que con éxito terminen sus seis años de labor en la Escuela, de los cuales uno y medio son de preparación intensiva en el mar, ingresen al servicio con el grado de alféreces. Lo contrario sería ocasionarles perjuicios e injusticia. En ningún otro ramo de los servicios nacionales son tan altos los requisitos y tan larga y severa la preparación como los que de estos jóvenes se exige. El que obtiene su grado bien merece los galones de alféreces y el sueldo y emolumentos que a este rango corresponden.

Esperamos tener listos para el mes de abril de 1924 cuarteles para 250 marineros más, de manera que todos los conscriptos para el servicio en la Armada puedan recibir preparación preliminar intensiva y sumamente

provechosa antes de ser trasladados a las unidades en las que han de servir. Quedará así esa gente en mejores condiciones para rendir servicios útiles, y con ello recaudará grandes beneficios toda la institución naval. Ha merecido este sistema el apoyo decidido del Ministerio de Marina, es sumamente económico y arreglado a la práctica más moderna y eficiente. Durante cerca de tres años hemos hecho cosa igual en menor escala con resultados muy halagadores.

Séame permitido abordar bruscamente otro asunto: el de la tradición.

Virtualmente el Perú ha mantenido siempre una Escuela Naval, me aventuro a decir que los que en ella han obtenido grados en la década actual han gozado de muchas ventajas, conducentes al mejoramiento perpetuo de la Armada, de que no disfrutaron sus antecesores de generaciones pasadas. Tal como en la Escuela Naval, así será la Armada. La preparación y formación del carácter, que tiene lugar en los primeros e impresionables años de la adolescencia, son el todo. Durante muchos años la Escuela Naval peruana fue institución movible establecida ahora a bordo, luego en tierra, bajo condiciones y métodos muy variables. Imposible era que los que entonces optaron grados en esa institución ambulante fuesen unidos por los lazos, tradiciones y entusiasmos duraderos que nacen al abrigo de un albergue común. Imposible la misma estrecha vinculación y sana homogeneidad en el cuerpo de oficiales que actualmente es el feliz resultado de la educación y existencia en un solo hogar de preparación y de juego. Todos, desde el almirante hasta el alférez, saldrán en delante de la misma institución permanente, hablarán el mismo lenguaje común de la juventud, pensarán de igual manera, se comprenderán entre sí en la forma fraternal inevitable entre compañeros de colegio, venerarán la misma institución, jamás envejecerán, siempre serán muchachos y siempre conservarán los mismos encumbrados ideales de la común escuela madre. Ha quedado por fin establecida la Escuela Naval del Perú en forma que promete ser permanente. Por ningún motivo hay que trasladarla a lugar distinto y sus tradiciones que aumentan y seguirán aumentando con cada año que transcurre, siempre deben ser alimentadas y amparadas para que se arraiguen y florezcan. Hagámoslo, y algún día la nación reconocida dirá: 'el espíritu batallador de la Escuela Naval del Perú impidió que el invasor pisara nuestro suelo sagrado'.

Durante los últimos años se ha notado un interés creciente en lo que pudiera titularse 'sicología práctica o aplicada'. La guerra enfocó el pensamiento sobre esta característica del arte de mandar. Todo oficial y todo cadete debe adquirir los elementos necesarios para mandar gente, y ninguno de ellos negará que aquellos elementos son atributos indispensables del buen oficial. Sin embargo, por muchos años fue escasa la enseñanza que al respecto recibiera cada nueva generación, y séame permitido hacer una crítica franca y decir que según mi criterio el Perú ha sufrido especial y particularmente debido al hecho de que no todos sus oficiales han sabido hacer labor constante en contacto suficientemente estrecho con sus 'subalternos personales'. Se nos ha inculcado, para nuestra propia profesión, conocimientos de toda clase respecto de máquinas de toda especie, menos de la humana; y sin esta última ¿de qué sirven todas las demás?

Wellington fue precursor de esta sicología aplicada. Dijo: 'La Batalla de Waterloo fue ganada en los campos de cricket de Inglaterra'.

¿Cuál es la finalidad de la Escuela Naval del Perú? La manifestaremos en lo que particularmente toca a los cadetes, más igualmente a todos con ligeras pero obvias modificaciones.
Ella es:
'Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente doctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritus más bien prácticos que académicos, con lealtad inalterable hacia su patria, con cimientos formados por principios de instrucción sobre los que, la experiencia adquirida en el mar podrá edificar el Oficial de Marina completo; capaces de defender el honor y prestigio del Perú donde y cuando fuere necesario; sin perder de vista sin embargo el hecho de que mentes sanas en cuerpos sanos son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales de los graduados, y que la mayor eficiencia en estas misiones se logrará únicamente si mediante disciplina humana, más firme y justa, aquellos entran al servicio llevando en sus corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por esta su escuela y hogar y eterna convicción de la responsabilidad que es suya ante el sagrado lema de la misma *Mihi Cura Futuri*'.
No es esta finalidad fácil de alcanzar. Nuestra tarea no consiste en leerlo en ocasiones apropiadas. Debemos trabajar en ello todo día del año, y trabajamos en ello siempre así. El carácter penetra a todas partes del objetivo entero. El almirante Wilson que mandaba la Escuadra americana que vino a este puerto para tomar parte en las fiestas del Centenario del Perú, y que actualmente es Jefe de la Academia Naval de los Estados Unidos, dijo lo siguiente en una carta: 'Son de necesidad vital en toda organización militar altas normas del carácter. Los hombres en los demás quehaceres de la vida pueden juguetear con la verdad en sus asuntos cotidianos sin hacerse mucho daño. No podemos nosotros ser igualmente tolerantes. El valor de un oficial para el servicio estriba en la confianza que merece'.
Se le enseña al cadete de esta Escuela que de él se espera diga la verdad; que si lo que dice no alcanza a la verdad, seña es que de nada sirve. Esta doctrina no solo sienta en su naturaleza poco a poco la costumbre de la verdad, sino igualmente lo hace respetarse hondamente a sí mismo. Castigamos despidiéndolo al que evita la verdad, al culpable de cualquier delito contra el honor del individuo o del servicio de la Armada.
Reciben nuestros cadetes, notas por su 'carácter militar', notas graduadas exactamente al igual de las que se otorgan en cualquiera otra materia académica. El que al respecto resulta deficiente tiene que salir de entre nosotros. En un plano elevado debe mantenerse las normas físicas, morales y académicas, y agradezco al Gobierno su aprobación constante de nuestra política en toda ocasión, frecuentemente contra influencias contrarias y tenaces.
Es esta Escuela una Democracia pura, que exige como requisitos para la ciudadanía el honor, la rectitud y la verdad. Muchos importantes factores y elementos acompañan nuestra tarea de la edificación del carácter. Deseo hacer mención de dos elementos esenciales de carácter militar. El uno es el 'optimismo'; el otro el 'espíritu batallador'. Nacen ambos del entusiasmo. No podemos tolerar el pesimismo. El espíritu batallador es de suprema importancia; se convierte luego en el de 'ofensiva' sin el cual jamás se ha ganado guerra alguna.

El optimismo y el espíritu batallador adquiridos en la juventud no mueren nunca. Pero es indispensable que sean adquiridos en la juventud. El tiempo justificará nuestro sistema. ¡Los cadetes que aman su Escuela y que por ella han peleado, amarán el servicio se batirán noblemente por su Patria, y… se batirán para Vencer!"

El discurso del presidente Leguía se expresó en los términos siguientes:

"Señor Director de la Escuela:

Señores:

La brillante exposición que acabamos de escucharos sobre el estado en que se encuentra la Escuela Naval del Perú y sobre las altas finalidades que está llamada a culminar, me suscita vivo interés y justiciero aplauso. No solo debe ser este Instituto una academia de cultura profesional, sino también un centro donde se despierten e intensifiquen aquellas cualidades morales que constituyen el carácter militar y que se compendian todas en la máxima lealtad que debe un ciudadano al Estado y a la Patria.

Una Nación solo puede entregar su existencia misma y la custodia de su seguridad interna y externa, a personas que reúnan cualidades que las hagan dignas de la suprema confianza que en ellas deposita la colectividad. El ciudadano a quien el país entrega una bandera y un arma recibe, con ellas, la sagrada y comprometedora misión de defender el honor y de esgrimir el poder de un pueblo. Cuando la Patria esté en peligro y los ciudadanos tengan que aprestarse en su defensa, deben hacerlo con plena confianza no solo en la pericia, sino también en la dignidad moral de sus jefes.

Los oficiales de la Armada y del Ejército deben ser, por eso, a la vez que especialistas técnicos, verdaderos profesionales del honor y, en especial, del honor militar, conformado todo él de abnegación, de patriotismo y de entereza. Con cada galón que el país confiere a un militar, le otorga un título más a la consideración de sus conciudadanos. De allí que, así como exigimos una virtud superior a quienes ejercen el sacerdocio religioso, estamos también en el derecho de demandar a quienes, por vestir el uniforme de la Patria, desempeñan un verdadero sacerdocio civil, un conjunto de prendas morales que justifiquen el respeto y el acatamiento disciplinario que se les debe.

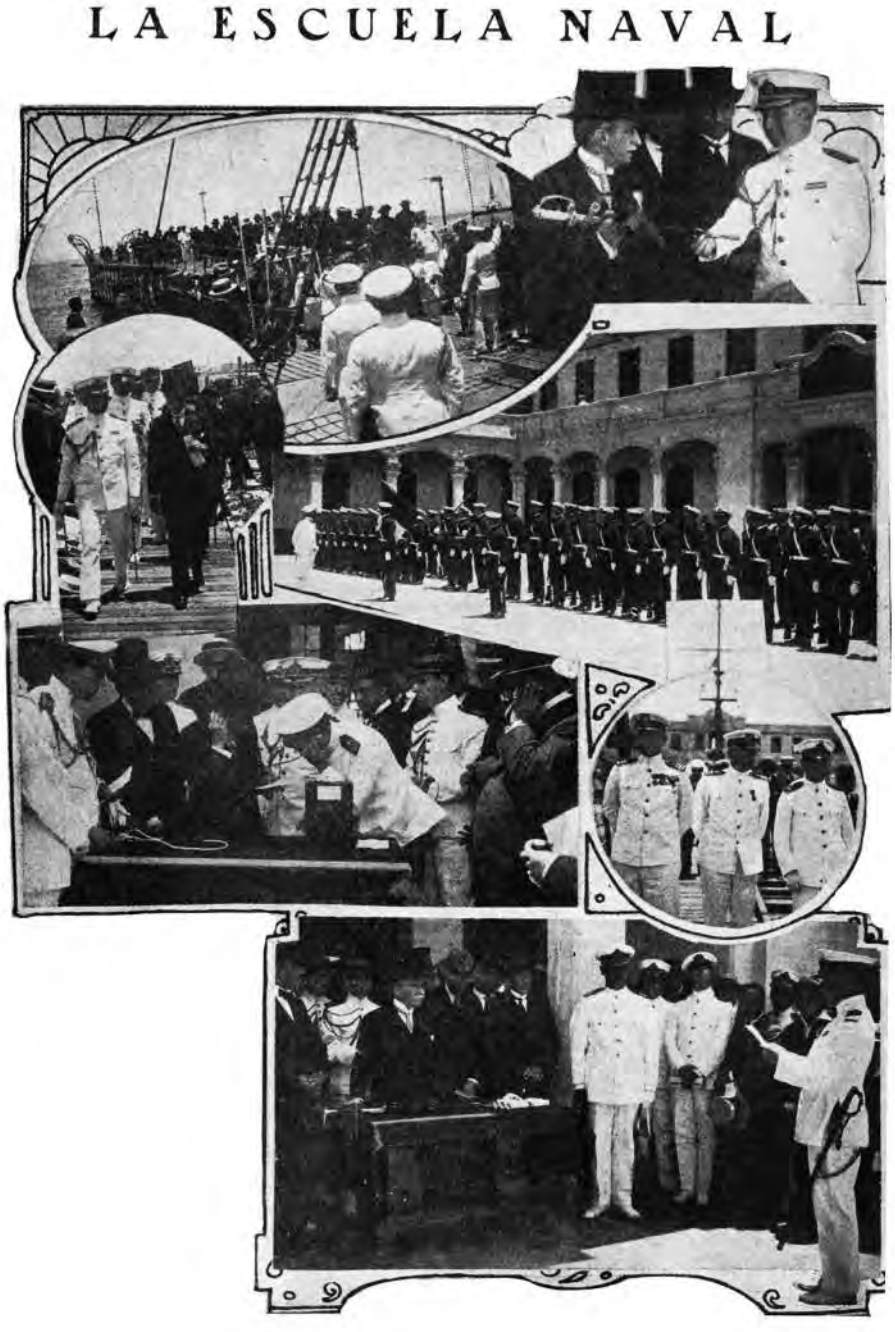
Una Escuela, como la Naval, que trata de infundir esta persuasión entre los futuros oficiales es, pues, un Instituto que se da cuenta cabal de su misión y que enseña a llenarla abnegadamente.

Señor Director:

Os felicito efusivamente por vuestros principios y por vuestra obra. El hermoso discurso que habéis pronunciado es un verdadero decálogo de moral militar, que quedará sin duda grabado en el corazón de vuestros alumnos y que infundirá en estos, a la hora de la prueba o del combate, los alientos con que se entra al Templo de la Inmortalidad".

Concluyó la ceremonia con la entrega de los premios a los cadetes que a continuación se mencionan:

5° año Julio Elías Murguía
4° año Luis Rouillón Orjeda
3° año José Mosto Mosto
2° año Ernesto Roldán Seminario
1° año Franklin Pease Olivera



Clausura Académica de la Escuela Naval. (*Variedades*. Lima, 3 enero 1925).

Además, mereció ser inscrito en el "Cuadro de Honor" el cadete del tercer año, José Mosto Mosto, por haber alcanzado durante el año lectivo el más alto puntaje de notas.

En su *Memoria* de ese año 1923, el ministro de Marina refiriéndose al pabellón sanitario y a la biblioteca del plantel, manifestó orgullosamente sobre el buen estado en que ambos se hallaban y los extraordinarios progresos alcanzados en la atención y en el uso en favor de los alumnos. Aquí su testimonio:

> "Cuenta la Escuela en la actualidad, con un pabellón sanitario compuesto de dos salas, una para los cadetes y otra para la tripulación. Este pabellón, que fue cedido a la Escuela por el Ministerio de Fomento, a quien a su vez se lo había obsequiado el representante de la empresa Continental Pipe Manufactures Co. de Estados Unidos, ha sido instalado por el personal del plantel, sin gasto alguno para el Fisco y está dotado, además de las salas mencionadas, de un cuarto para aislar enfermos, un botiquín, un cuarto para el interno, los servicios higiénicos necesarios, provistos de pisos de losetas y zócalo de cemento blanco.
>
> Acerca de la biblioteca, la Escuela dispone de un completo surtido de libros oficiales de enseñanza. Es importante saber que apenas hay en español libros profesionales modernos de instrucción naval; hablo de los libros que son de naturaleza netamente profesional. Cuando estudiamos el proyecto de reproducir las obras profesionales modernas de la Marina de los Estados Unidos, tropezamos con la dificultad de que el costo de reproducir los diagramas, figuras, dibujos y croquis (innumerables y del todo esenciales), alcanzaría para nosotros sumas absolutamente imposibles, alrededor de 150 000 dólares americanos. Y hubo discusión con respecto a si hasta se podrían reproducir ciertas partes de los libros con los elementos de que en Lima disponemos. Llegamos al convencimiento que ello llevaría años hacerlo. He aquí cómo hemos solucionado el problema. Hemos comprado un número suficiente de textos de enseñanza en dicho país, y hemos emprendido la tarea gigantesca de traducir íntegramente el texto en inglés, siendo el propósito que los libros originales y sus traducciones se usen indistintamente. En lugar de hacer imprimir las traducciones, empleamos un mimeógrafo, lo que nos permite reproducir los libros traducidos rápida y económicamente. No existe otra Escuela Naval en el mundo de habla castellana que esté dotada como la nuestra de un completo surtido de libros profesionales modernos de instrucción naval. Faltaría a mi deber si dejara de celebrar altamente la devoción al servicio desplegado por los señores oficiales que se han dedicado, y aún se dedican, sin remuneración extraordinaria, a la tarea ardua y penosa de traducir alrededor de 4 000 páginas de textos técnicos y difíciles. Los libros todos se encuentran aquí; los materiales necesarios todos están acá, y la obra en su conjunto está bien adelantada. El producto acabado servirá para la Marina toda. Y en todo esto se han gastado tan solo 1 000 libras peruanas. La mayor parte de los libros que se están traduciendo son de fechas posteriores a la Gran Guerra. Son, pues, la última palabra en la teoría y en la práctica de las materias de que tratan".

El inicio del Año Académico de 1924 coincidió con el viaje de los cadetes para cumplir con el tradicional "Crucero de Verano".

En efecto, el 2 de enero por la mañana, se hicieron a la mar, rumbo al sur, los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* con el propósito de dar cumplimiento a la indicada misión (ver apartado d del presente capítulo).

En el examen de admisión de ese año, ingresaron a la Escuela los siguientes candidatos:

Juan Kruger Alzamora
Edmundo Valderrama Steimbach
Carlos Espinoza Illich
Mauro Ocampo Rivas
Miguel A. Torres Maldonado
Francisco Mindreau Ruzo
Ramiro Ferradas del Águila
David Roca Varea
Jesús Antonio Umbert Téllez
José Rivera López Aliaga

Por Resolución Suprema de 7 de enero, se resolvió que la batería de artillería ligera de la Escuela se encargase de retornar los saludos que a la plaza efectuaban los buques de guerra extranjeros al arribar o al pasar por el Callao.

El día 17 de marzo se dictó el Decreto Supremo por el cual se suprimió el grado de Guardiamarina, disponiéndose que en el futuro los cadetes que egresasen del plantel recibirían los despachos de "Alférez de Fragata". Aquí el tenor del dispositivo consignado por Garaycochea (T. 3, pp. 607-608):

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Considerando:
1°. Que el proyecto de Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú sometido a la aprobación del Congreso, dispone que los cadetes que terminen satisfactoriamente sus estudios en la Escuela Naval del Perú ingresarán al Cuerpo de Oficiales de Guerra en la clase de Alférez.
2°. Que durante los seis años que comprende el Plan de Estudios de la Escuela Naval, los cadetes hacen una práctica que los pone en condiciones de desempeñarse eficientemente como oficiales de máquinas y cubierta.
3°. Que es equitativo que los alumnos que egresen de la Escuela Naval del Perú obtengan una clase equivalente a los que terminan sus estudios en la Escuela Militar.
Con cargo a dar cuenta al Congreso
Decreta:
1°. A los cadetes que terminen satisfactoriamente sus estudios en la Escuela Naval del Perú se les otorgará despachos de Alférez de Fragata.
2°. A los oficiales que egresen en esta condición de la Escuela Naval del Perú, se les exigirá tres años de servicio en la clase de Alférez de Fragata para poder ascender a la de Teniente Segundo.
3°. Los actuales Guardiamarinas serán llamados a examen de promoción para obtener la clase de Alférez de Fragata en la promoción de julio del presente año.



CADETES DE LA ESCUELA NAVAL PERTENECIENTES A DISTINTOS PERIODOS 1912-1918

1ª fila sentados de izquierda a derecha

1.- Julio Elías Murguía, 1918
2.- Manuel Cánepa Muñiz, 1915
3.- Gabriel Aranzaes, 1914
4.- Víctor Carcelén, 1914
5.- Gustavo Cornejo Portugal, 1914
6.- Héctor Barragán Cooper, 1919
7.- Carlos Salaverry Salaverry, 1913
8.- Pedro Canga Rodríguez, 1915

2ª fila de izquierda a derecha

1.- José Alvarado de la Haza, 1913
2.- Víctor Arenas Zevallos, 1915
3.- Reynaldo de Rojas Ruiz, 1913
4.- José Gonzáles Iglesias, 1913
5.- Carlos Gonzáles Flores, 1914
6.- Roberto López Mindreau, 1913
7.- Miguel R. Vera, 1913
8.- Aureliano Navarrete Carmelino, 1912
9.- Víctor O. Aranzaes, 1913

3ª fila de izquierda a derecha

1.- Hernán Seminario Arbulú, 1918
2.- Julián Contreras, 1915
3.- José R. Rotondo, 1918
4.- Miguel Mesía Pizarro, 1918
5.- Gustavo Madueño, 1913
6.- Cardos Edwards Ugas, 1914
7.- Emilio Barrón Sánchez, 1918
8.- Publio De Rojas, 1916
9.- Luis Santana T., 1918
10.- Víctor Montes Arias, 1918

4ª fila de izquierda a derecha

1.- Fernando Sarmiento Calmet, 1915
2.- Carlos de la Jara Loret de Mola, 1918
3.- Guillermo Tirado Lamb, 1918
4.- Luis Sologuren, 1918
5.- Ricardo Herrera Monge, 1918
6.- Leonardo Alvariño Herr , 1918
7.- Alejandro Bastante, 1918
8.- Pedro Valladares Bravo, 1918
9.- Francisco de la Flor Castellanos, 1918
10.- Enrique Espinoza Recavarren, 1916

OFICIALES SUPERIORES DE DESTACADA ACTUACIÓN DURANTE Y DESPUÉS DEL ONCENIO



Contralmirante Manuel R. Nieto Chipoco (1893-1988). (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Ábraham de Rivero Rubí, 1929 edecán de Leguía luego Jefe de la Casa Militar. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Capitán de navío Julio J. Elías Murguía (1901-1972). (Fotografía de Gustavo A. Quispe Márquez).



Teniente 1º Teodosio Cabada Porras, último edecán del Presidente Leguía. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

4°. Los Guardiamarinas Ingenieros egresados de la Escuela Naval del Perú que rindan satisfactoriamente las pruebas profesionales para ascender a la clase de Alférez de Fragata del Cuerpo de Oficiales de Guerra, obtendrán despachos de esa clase en dicho cuerpo.
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los 17 días del mes de marzo de 1924.

A. B. LEGUÍA
JUAN MANUEL DE LA TORRE".

Nueve días después (26 de marzo) por otro Decreto Supremo, el gobierno aprobó la fórmula de juramento para los cadetes, modificando con ello lo anteriormente aprobado. El nuevo texto dice así:

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Visto lo propuesto por la Dirección de la Escuela Naval del Perú en el oficio adjunto y considerando que es conveniente que figure en el Reglamento Orgánico de dicha Escuela la Fórmula que se emplea para el juramento de los cadetes que ingresan a ese Instituto
Decreta:
Agréguese al Reglamento de la Escuela Naval del Perú el siguiente artículo:
Art. 103 (a). La fórmula para el juramento de los cadetes será como sigue:
'¿Juráis por Dios y por la Patria defender fielmente el honor y prestigio del Perú dónde y cuándo fuere necesario?'
'Sí, lo juro'
'¿Juráis por Dios y por la Patria cumplir con todos los reglamentos y órdenes de la Armada y con las órdenes e instrucciones impartidas por vuestros superiores?'
'Sí, lo juro'
'¿Juráis por Dios y por la Patria, servir a la Armada por cinco años, después de haber terminado vuestros estudios en esta Escuela?'
'Sí, lo juro'
'Si así no lo hiciereis, Dios y la Patria os lo demanden'
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los 26 días del mes de marzo de 1924.

A. B. LEGUÍA
JUAN MANUEL DE LA TORRE".

El martes 29 de abril, se efectuó en la Escuela una emotiva y significativa ceremonia de la Jura de la Bandera por los nuevos conscriptos que, después de un corto periodo de instrucción preliminar en el plantel, quedaban aptos para iniciar su periodo de servicio a bordo de los buques de la Escuadra. "En presencia del Señor Ministro del Ramo, miembros de la Misión Naval Americana, jefes y oficiales de la Armada, el comandante Davy les tomó el juramento de estilo. Acto seguido, el Ministro de Marina, Juan Manuel de la Torre, les dirigió la palabra en términos patrióticos, haciendo resaltar la trascendencia del acto y haciendo votos por el engrandecimiento de la Armada Nacional" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, marzo-abril de

1924, año IX, N° 2). Sobre esta breve etapa de entrenamiento de los conscriptos, en su *Memoria* de ese año su sucesor, Octavio Casanave, expresó: "Recientemente, se ha puesto en práctica, con notables resultados, el que los conscriptos navales pasen un corto periodo de instrucción preliminar en la Escuela Naval, previo su embarque en las unidades de la Escuadra. Este entrenamiento es indispensable para prepararlos a recibir la instrucción de especialidades forzosamente necesaria para el servicio a bordo y para cumplir cabalmente con las cada vez más complicadas labores del marinero. Esto es tanto más urgente y necesario, en razón de la escasa educación del sector popular del que procede el conscripto".

Después de tomar posesión del cargo el lunes 12 de mayo, el flamante ministro de Marina, Octavio C. Casanave Muelle, visitó la Escuela en dos oportunidades. La primera, al asumir esa responsabilidad y, la segunda, con el propósito de realizar la inspección oficial de rigor; en esta última, lo hizo en compañía del Jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante Woodward, y de los ayudantes respectivos.

El 29 de julio, se realizaron las pruebas finales del Campeonato Atlético de Fiestas Patrias. "En esta oportunidad, el torneo, que desde hace poco forma parte de un número interesante en el programa general del Aniversario Patrio, se ha singularizado por el gran entusiasmo y alto espíritu deportivo que han demostrado las instituciones participantes. El triunfo ha correspondido a la Escuela Naval del Perú, en forma altamente halagadora, pues de un total de 190 puntos obtuvo 84, es decir, muy cerca de un 50%, adjudicándose además seis récords nacionales" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, julio-agosto de 1924, año IX, N° 4).

El sábado 27 de setiembre, tuvo lugar una ceremonia íntima en el Patio de Honor de la Escuela a raíz del obsequio hecho por el capitán de fragata, Luis Aubry López, consistente en un equipo completo para la práctica del atletismo entre los cadetes. Estuvieron presentes, el director, la totalidad de los jefes y oficiales y las compañías de cadetes y tripulantes del plantel. Aquí el comentario de la indicada publicación en su edición de setiembre-octubre de 1924: "El capitán de fragata señor Luis Aubry, ex adjunto naval a la Embajada del Perú en Washington, ha tenido la gentileza de obsequiar a este Instituto, un equipo completo para juegos atléticos, lo que indudablemente contribuirá a aumentar el desarrollo y la propagación de la cultura física, en la que con todo entusiasmo están empeñados los cadetes de la Escuela Naval del Perú. Siendo evidente la poderosa influencia que el vigor

corporal impone en ciertas manifestaciones del espíritu, el cultivo de los deportes tiene entre nosotros trascendental significado para lograr que los futuros oficiales de la Armada reúnan esas virtudes morales que son factores decisivos en el momento de la acción; por eso, el generoso obsequio del comandante Aubry ha repercutido gratamente entre los que han podido aquilatar el alcance e importancia de su valiosa donación en bien de la institución naval".

En dicha ceremonia, el comandante Davy exteriorizó sus sentimientos de regocijo y gratitud a través del siguiente discurso:

"Comandante Aubry:

Señores:

Detenemos por breves instantes nuestras afanosas labores cotidianas, a fin de recibir el magnífico presente que nos ha hecho el Comandante Aubry. Como él se encuentra aquí por felicidad, manifestémosle cuán profundamente apreciamos su valioso objeto y declarémosle que será nuestra preocupación constante, animados de todo el espíritu batallador de que somos capaces, el hacernos merecedores de su bondad, ya que los hechos hablan más claro que las palabras, especialmente en este Instituto en donde se forjan los hombres de acción.

El Comandante Aubry es todo un hombre de acción y al mismo tiempo un patriota. Vive en nuestro recuerdo su bondadosa contribución de ahora dos años atrás. Ha tenido para nosotros una segunda gentileza, puesto que ha sido y será siempre un firme creyente en que llegaremos a tener una Armada pletórica de eficiencia. Sepa pues él, que con este estupendo equipo, con el cual trabajaremos para convertirnos en los hombres fuertes y sanos que requiere el país, seremos capaces de triunfar en las rudas batallas que algún día se pelearán para alejar al invasor de nuestras costas.

Comandante Aubry:

Verdaderamente no encuentro palabras adecuadas para agradecer como se merece lo que hacéis por nosotros, pero os suplico, sin embargo, que aceptéis nuestras sencillas pero verdaderas manifestaciones de eterna gratitud".

La respuesta del comandante Aubry, igualmente emotiva, fue la siguiente:

"Señor Comandante Davy:

Solo vuestra acendrada delicadeza, viendo importancia en un mero hecho de cotidiana conducta, podía haber determinado la realización de esta singular fiesta.

Los claros días de mi vida, los albores de mi juventud se han realizado en este suave y afectuoso ambiente de amistad y compañerismo. He recibido en esta Escuela, con las enseñanzas útiles de la ciencia, las intuiciones del deber en sus variados matices éticos; las del amor patrio y las del culto ferviente que rendir debemos los marinos a todo sentimiento de abnegación y de gloria. He logrado en ella la posesión del título de hombre de mar que orgullosamente ostento y declaro que es la clave de mis pequeños éxitos. Si por ella, en fin, pienso y siento como soy, ¿no habré de exteriorizar y tributarle en forma alguna el calor de mis afectos, de mis recuerdos, de mi gratitud? ¿no estoy obligado a devolverle en algo lo mucho que de ella he recibido?

> Viendo, pues, que los deportes constituyen hoy y de modo esencial una de las categorías más señaladas en la formación del cuerpo y de la voluntad que, por tanto, en los marinos se hacen de la más obligatoria práctica; y queriendo contribuir a la noble y generosa labor que en este sentido estáis desplegando, Comandante Davy, es que me he permitido obsequiar a la Escuela Naval del Perú el equipo de juegos atléticos que tan ponderadamente me habéis agradecido.
>
> Ojalá que pronto me sea dable presenciar algún torneo de destreza en el que, los alumnos del plantel alcancen el triunfo que de sus energías físicas y morales es seguro esperar. Veré, entonces, satisfechos mis anhelos del momento y aumentadas mi consideración y gratitud por el egregio Director, mi Comandante Davy".

En la mañana del domingo 28 de diciembre, tuvo lugar la clausura del Año Académico y la inspección anual del Presidente de la República a la Escuela. El mandatario se presentó acompañado del nuevo ministro de Marina, ingeniero Fermín Málaga Santolalla, del ministro de Instrucción y Culto, doctor Alejandro Maguiña, del ministro de Guerra, Juan Manuel de la Torre, de su Casa Militar, de los miembros del Cuerpo Diplomático y de gran número de personas que habían sido especialmente invitadas al acto. El director del plantel y los jefes y oficiales del mismo, recibieron a la distinguida y numerosa comitiva. "Después de pasar revista a la Compañía de Cadetes, recorrió el Señor Presidente los diversos compartimentos de que se compone la Escuela, quedando muy bien impresionado del progreso alcanzado durante el año en curso. En el Patio de Honor de la Escuela, fue instalado un manipulador con el que el ilustre mandatario inauguró la señal horaria que desde esa fecha corre a cargo de la Escuela Naval y que consiste en arriar eléctricamente una bola izada en el mastelero que se ha colocado últimamente en el palo de la corbeta *Unión*, y que es visible desde cualquier punto de la bahía; esta señal horaria es la correspondiente a 0 horas del meridiano de Washington, hora oficial en el Perú y que nuestra Escuela recibe directamente de la Estación Inalámbrica del Observatorio de Annapolis. El Capitán de Navío, Charles Gordon Davy, Director de la Escuela, en un detallado discurso dio cuenta de la marcha de la Institución durante el año académico de 1924, haciendo resaltar las múltiples labores que además de la enseñanza se llevan allí a cabo. El Señor Ministro de Marina contestó el anterior discurso con frases conceptuosas llenas de patriotismo. El Señor Presidente de la República, por su lado, respondió manifestando su complacencia por el estado de adelanto de la institución y ofreciendo prestar, como hasta hoy, todo su apoyo a las iniciativas que en orden al progreso de la Escuela le fuesen presentadas", comentó la *Revista de Marina* en su edición de noviembre-diciembre de ese año.

Acto seguido –de acuerdo a la misma publicación– se verificó la entrega de los certificados que acreditaban la aptitud para el ascenso a la clase de alférez de fragata a los cadetes del 6° año que habían concluido sus estudios: Julio J. Elías, Miguel Mesía y Guillermo Tirado. La Espada de Honor fue adjudicada al segundo de ellos por haber obtenido la mayor nota en el rubro de Carácter Militar. Fueron entregados, además, los siguientes diplomas de honor a los cadetes que obtuvieron el mayor puntaje en sus respectivos años:

Primer año: Miguel A. Torres Maldonado
Segundo año: Franklin Pease Olivera
Tercer año: Eloy Burga Tejada
Cuarto año: José Mosto Mosto
Quinto año: Luis Rouillón Orjeda
Sexto año: Julio J. Elías Murguía

En esta misma ocasión, siguiendo la tradición de otras Marinas del mundo, los tres cadetes egresados formaron una Asociación con el propósito de consolidar el compañerismo durante su futura carrera naval. Aquí el texto de su creación:

ASOCIACIÓN DE LA CLASE DE 1924

A. EXPOSICIÓN

1. Actualmente hay nueve personas del Cuerpo Único en la Armada. El próximo año habrá veinte. Pero, desde ahora empieza el periodo en que todos se fijarán cómo va a comportarse esta nueva rueda en el engranaje naval y nosotros queremos que su papel sea el mejor y que apague toda crítica haciendo desaparecer las dudas.
2. En la guerra, lo moral es a lo material, como tres es a uno (decía el Gran Napoleón). En la vida, también. La moral no es una característica individual. Ella pertenece al grupo. Es la atmósfera que mana de las sociedades de hombres y que viene a ser el espíritu que las domina. La alta moral es el espíritu de una sociedad cuyos caracteres individuales son una mezcla de respeto, confianza, alegría y armonía. Si en la música un sonido desacorde produce una mala impresión, en las relaciones a bordo de un buque o en cualquier aspecto de la vida náutica un desacuerdo es análogo a una cadena con un eslabón débil; toda la estructura, todo el cuerpo se romperá al menor esfuerzo. Cuando una opinión pública o sentimiento poderoso producen cooperación y espíritu de acción común, harán que nadie se salga del camino. Fueron los altos ideales los que movieron a los 300 espartanos en el paso de las Termópilas. Por esto queremos relaciones bien sólidas entre nosotros para obligarnos a ir rectos hacia adelante.

B. FINALIDAD

1. La Asociación se forma con el objeto de mantener entre los miembros de la clase 1924, ese espíritu de camaradería que debe ser tradicional entre todos los graduados de la Escuela Naval del Perú, y, asimismo, los altos ideales del honor, rectitud, verdad, abnegación y entusiasmo de la Institución.

C. REGLAS

1. Nos ayudaremos en todos los asuntos o tópicos profesionales. Nos facilitaremos los medios de aumentar nuestros conocimientos.
2. Estaremos unidos siempre y en todas las circunstancias. Cada uno pondrá de su parte todo lo posible para un acuerdo común y será el que se equivoque en algo el primero en reconocer su error.
3. Cada vez que estemos separados y por motivo del servicio, una de las primeras visitas será a los asociados de la clase de 1924.
4. La Asociación es efectiva desde el mismo día que se firma este contrato.
5. Usaremos un distintivo común: una sortija de promoción que debe estar lista por cuenta de cada uno en un plazo que vencerá en el mes de julio de 1926.
6. Cada tres años tendremos una comida entre los asociados para celebrar la Asociación.

Alférez	Alférez	Alférez
Julio J. Elías Murguía	Guillermo Tirado Lamb	Miguel Mesía Pizarro

Sobre la conformación de dicha Asociación y sus proyecciones, la *Revista de Marina* en su edición de noviembre-diciembre del indicado año expresó: "La Asociación se formó con el loable fin de mantener unidos a los integrantes de la clase de 1924; ese espíritu de camaradería, que debe ser tradicional entre todos los graduados de la Escuela Naval del Perú, debe conducir al logro de los altos ideales de honor, rectitud, verdad, abnegación y entusiasmo de la entidad recién constituida y de todas aquellas que en el futuro, sin duda alguna, se fundarán para bien de la institución naval en su conjunto".

Como un balance del Año Académico concluido, el ministro de Marina, ingeniero cajamarquino Fermín Málaga Santolalla, en su *Memoria* de ese año 1924 manifestó entusiastamente:

> "La organización de la Escuela Naval del Perú está copiada de su similar de Annapolis; y cabe el orgullo de decir que tanto por su organización práctica, como por sus éxitos, ya que no por sus proporciones, puede ser considerada como uno de los mejores Institutos de instrucción técnico-naval de los países de habla castellana.
>
> Exponente del verdadero estado de progreso en que se encuentra la Marina de Guerra, es su institución central de educación, o sea, la Escuela Naval del Perú, la que funciona en su local de La Punta. Su dirección está encomendada a uno de los miembros de la Misión Naval Americana, el probo y dinámico Capitán de Navío Charles Gordon Davy.
>
> Actualmente, el periodo de educación de los jóvenes cadetes abarca seis años, durante los cuales reciben instrucción tanto teórica como práctica, en proporción perfectamente combinada. Los periodos de instrucción, comprendiendo ejercicios y maniobras de la División Naval, se han llevado a cabo y se seguirán llevando sin interrupción. Anualmente hay una etapa de ejercicios generales, que dura los tres primeros meses del año y en los que toman parte todos los buques y la Escuela Naval. Los resultados de estos periodos de intensos ejercicios generales, llamados 'Cruceros de Verano', han sido cada vez mejores. La Superioridad Naval

> contempla una ampliación de estos ejercicios generales en términos de tiempo y alcance de lugares.
> Entre los adelantos materiales realizados durante el año que termina, merecen especialmente citarse: ampliación y mejora del local; modernización de los laboratorios de química y física; renovación de los talleres de mecánica; instalación de un pabellón de cirugía; mejoras en los servicios higiénicos y de habitabilidad; desarrollo y nuevas instalaciones en los servicios de radiotelegrafía y electricidad, etc.".

Al empezar el año 1925 (2 de enero), los cadetes iniciaron el ya tradicional y esperado "Crucero de Verano" a bordo del B.A.P. *Coronel Bolognesi*. Esta vez, con rumbo a Panamá y puertos intermedios. La nave zarpó a las 10:00 horas (ver apartado d del presente capítulo).

Ocho días después (día 10), el director de la Escuela y su esposa emprendieron viaje a Europa, haciendo uso de la licencia a que, por contrato, tenía derecho a disfrutar. Su retorno, de acuerdo a lo previsto, se efectuó el 15 de abril del año en curso.

Al concurso de admisión de ese año, se presentaron 60 postulantes para 12 vacantes, las cuales fueron ocupadas mediante una rigurosa selección y de acuerdo al Reglamento de Ingreso. La *Revista de Marina* expresó así su satisfacción: "Nuestra publicación, pendiente siempre del progreso de la Armada Nacional, al felicitar a los nuevos cadetes hace votos porque sus entusiasmos para seguir la noble carrera naval no desmayen y puedan así coronar sus esfuerzos en bien propio y en el de la institución a la que ya pertenecen". Los alumnos ingresantes fueron:

Fernando Jiménez Reyes
Alfredo Lino Zamudio
Manuel O'Brien Motto
Jorge Fernández Valdez
José Tomás Bueno de Manzanedo
Fernando Ordóñez de la Haza
Manuel Vargas Rivero
Alejandro Martínez Claure
Juan Antonio Freundt Sparovich
Ernesto Burga Rojas
Enrique Bernardo Camino la Torre
Hernán Santiago Vásquez Lapeyre

Por estos días, los conscriptos de la Marina de Guerra prestaron el correspondiente juramento a la bandera; la ceremonia, que se llevó a cabo en el Patio de Honor de la Escuela, contó con la presencia del ministro de Marina, del jefe del Estado Mayor General de Marina, de comisiones de los buques de la Escuadra y de las dependencias afines. "En la Escuela Naval se concentran

anualmente los contingentes de sangre para nuestra Armada y en donde reciben un mes de entrenamiento preliminar antes de ser distribuidos a las naves y dependencias del Ramo", escribió la *Revista de Marina* en su edición de enero-febrero de 1925.

A partir del martes 12 de mayo, el teniente 2° de la Aviación Naval, Gustavo Cornejo Portugal, empezó a dictar un curso para los cadetes del 6° año sobre Hidroaviación, dividido en cuatro partes:

I. Historia de la aviación
II. Endoctrinamiento
III. Teoría del vuelo
IV. Construcción de aparatos voladores

Un resumen de cada una de estas cuatro partes fue publicado por la *Revista de Marina* en números posteriores.

Con el propósito de que otras dependencias utilizaran la infraestructura de la Escuela, el comandante Davy puso a disposición del Cuerpo General de la Armada el renovado Salón de Actuaciones, a fin de que en él "se lleven a cabo las conferencias, charlas, conversatorios, cursos de orden técnico-profesional que cualquiera de los señores jefes u oficiales de la Marina quisiera ofrecer. Asimismo, dará toda clase de facilidades, encargándose el plantel del anuncio e invitaciones a estas actuaciones" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, mayo-junio de 1925, año X, N° 3).

El 29 de junio tuvo lugar en el campo deportivo de la Escuela "ante numerosos invitados de Lima y Callao", un interesante encuentro atlético entre el equipo del plantel y el de la Asociación de Jóvenes Cristianos (YMCA). "El triunfo correspondió al equipo naval, el cual por segunda vez logró vencer a sus dignos, aguerridos y fuertes competidores", escribió la citada publicación en esa edición.

Por estos días, el entonces capitán de fragata, Tomás M. Pizarro Rojas, escribió un interesante artículo describiendo los alcances del Departamento Ejecutivo de la Escuela y examinando, a la luz de la experiencia vivida, su trascendencia en la organización académico–administrativa del plantel en su conjunto. Aquí el texto del artículo publicado por la *Revista de Marina* en su edición de mayo-junio del indicado año de 1925:

> "Con la nueva orientación dada a la Escuela, se han creado funciones especiales que es de interés general el conocerlas, y por eso vamos a dar una exposición al respecto.
>
> Me propongo, pues, enumerar los diferentes factores que han contribuido tan eficazmente en la nueva organización, haciendo notar en especial la metódica repartición, con relativa independencia en sus procedimientos, para eslabonarse al final al control general.

Esta importante modificación en el régimen de la Escuela lo constituye primeramente la creación del Departamento Ejecutivo, centro básico de la organización, control general del regular funcionamiento, disciplina y organización.

Aclaremos este concepto. Todos sabemos que la base de la eficiencia en todo campo de acción reside en el personal, y en un instituto armado con mayor razón. Es, pues, el elemento hombre, lo que debe preocupar, antes que nada. ¿En qué consiste realmente, sino es en este factor el mecanismo de la guerra y el resultado de ella? Elegir cuidadosamente la porción más sana y robusta, la más perfecta, tanto física como moralmente, la que posea en más alto grado las cualidades enérgicas y viriles a que pueda aspirarse y contribuir a la preparación de ese personal seleccionado, he ahí en pocas palabras la misión del Departamento Ejecutivo. Por eso, está íntimamente ligado al cadete y tripulante en los más mínimos detalles de su vida naval presionándolo a seguir un determinado rumbo, encausándolo al notar que se sale de él y estimulándolo cuando observa que sigue las modalidades dadas. Lucha tesoneramente por estas finalidades, porque la experiencia de la observación y el sentido común nos enseñan, que nuestras facultades se desarrollan según la actividad de su ejercicio y que alcanzan su máxima eficacia en el orden de ocupación que nos es más familiar, que es, aquel en el que se vive y en el que se crece y desarrolla. Siendo pues tan delicada la misión, es lógico suponer que no puede estar en manos de una sola persona, sino de un grupo de personas, que toma el nombre de 'Grupo de Disciplina'.

El Grupo de Disciplina tiene pues por misión:

a) Lo militar
b) Lo físico
c) Lo moral

Y este conjunto se califica como 'Carácter Militar', que además comprende: la voluntad, el entusiasmo y el espíritu bien encaminado al optimismo, que hace variar hasta los sentimientos del corazón, bajo el convencimiento de que no se alcanza victoria que no sea la resultante de todo este conjunto de virtudes.

Respecto a la progresión a seguir para inculcar hasta donde sea posible en las mentes y acciones de los cadetes los principios enunciados en (a), (b) y (c), nada puede detallarse, porque cada uno de los miembros del Grupo de Disciplina, y en general toda la Plana Mayor, coopera a la eficiencia general observando constantemente al personal bajo sus órdenes, e insistiendo en todo momento que se cumplan con las disposiciones generales reglamentarias. Todos están poseídos de la finalidad, todos comprenden el alcance de lo que se desea conseguir, y todos concentran sus esfuerzos a ese fin.

Creo, si, necesario ampliar algo el verdadero concepto del 'Carácter Militar', que hoy se califica como una asignatura importante; que tiene un coeficiente elevado, y que se dan notas semanales y mensuales durante los 6 años de estudios, que tiene enorme valor durante el 'Crucero de Verano', y pesa más que el porcentaje de aprovechamiento en la suficiencia del cadete.

Por los datos y orientaciones expuestos, se habrá podido apreciar que el 'Carácter Militar', no comprende la conducta, ni tampoco la eficiencia en el aprendizaje de las materias, pues un cadete puede ser muy eficiente en cualquier materia y en cambio carecer de presencia militar, voluntad para

el servicio, sentimiento del deber, concepto claro de la disciplina, de la caballerosidad, etc.

¿De qué nos sirve en efecto un sabio decrépito, un pozo de ciencia, si no reúne las condiciones especiales de la actividad, de la iniciativa, del 'Carácter Militar'?

Es, necesario pues, no confundir el verdadero concepto del 'Carácter Militar' con el aprovechamiento ni aún con la seriedad. Sería un grande y grave error; sería creer que se dispone de personal eficiente y vivir en ese engaño; sería como el caso del niño que confundió un libro de cheques con el dinero en efectivo no depositado, porque vio a su padre pagar las cuentas por medio de cheques, y se le ocurrió, naturalmente, que bastaba tener ese libro voluminoso de cheques, para disponer de dinero en abundancia, sin darse cuenta de que toda la eficacia del libro de cheques depende los depósitos invisibles contra los cuales se gira. Así pues, el país, el Estado, los jefes, los superiores en general son giradores de cheques al impartir sus órdenes a sus subordinados, que no reuniendo las condiciones de 'Carácter Militar', resultarían las órdenes, como cheques girados en descubierto. La labor del Departamento Ejecutivo es, pues, hacer el depósito diario, semanal, mensual, durante los seis años, de valores inapreciables para el porvenir, encuadrados dentro del marco de ese conjunto de virtudes que se llama 'Carácter Militar' y grabarlos indeleblemente en los espíritus juveniles de los cadetes, enorme capital sobre el que se girarán más tarde, con seguridad de éxito.

Para terminar, creo que debo hacerlo con palabras ya repetidas; pero que se han arraigado cual doctrina en nuestras mentes y acciones, y que definen ampliamente a la Escuela en su máxima finalidad:

Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente doctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritus más bien prácticos que académicos, con lealtad inalterable hacia su patria, con cimientos formados por principios de instrucción sobre los que, la experiencia adquirida en el mar, podrá edificar al 'Oficial de la Marina' completo; capaces de defender el honor y prestigio del Perú donde y cuando fuere necesario; sin perder de vista sin embargo el hecho de que, mentes sanas en cuerpos sanos, son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales de los graduados, y que la mayor eficiencia de estas misiones se logrará únicamente si mediante la disciplina humana, la más firme y justa, aquellos entran al servicio llevando en sus corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por esta su Escuela y Hogar, y eterna convicción de la responsabilidad que es suya ante el sagrado lema de la misma *Mihi Cura Futuri*…"

En el mes de agosto, concluyó el Campeonato de Atletismo correspondiente al año 1925, organizado, bajo los mejores auspicios, por el Comité Olímpico Nacional. Aquí el testimonio de la revista *Variedades* en su edición del 15 de agosto de ese año: "Los atletas que han intervenido en las pruebas realizadas este año, han evidenciado el notable progreso que han conquistado nuestros cadetes y se han marcado algunos récords nacionales, precursores de una era de evolución en nuestro medio. La Escuela Naval fue declarada campeona, quedando en segundo lugar la Asociación de Jóvenes Cristianos (YMCA)".

El 1° de setiembre, tuvo lugar tanto en el propio plantel como en los buques de la Escuadra, una ceremonia de alto significado patriótico con motivo de la devolución, por parte de Chile, de la provincia peruana de Tarata. "Esta ceremonia se realizó a las 10:00 horas, momento en que en Tarata se izaba, después de 43 años de cautiverio, el pabellón peruano. La batería de la Escuela saludó tan fausto acontecimiento con una salva de 21 tiros, izándose en el mismo instante el pabellón nacional en el mástil de la corbeta *Unión*, mientras varios hidroaviones evolucionaban sobre la bahía. Acto seguido, el Director de la Escuela pronunció un discurso muy halagüeño para el patriotismo peruano. En el local, así como en todos los buques de la Escuadra, se dictó a las marinerías conferencias históricas sobre el acontecimiento que se celebraba y sus alcances, demostrándoles, al mismo tiempo, cómo la justicia se abre paso en las causas santas" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, julio-agosto de 1925, año X, N° 4).

A mediados del indicado mes de setiembre, se definió la obtención de la "Copa Gubbins", trofeo de fútbol disputado anualmente. En esta oportunidad, el triunfo también correspondió a los cadetes de la Escuela Naval del Perú. Aquí el comentario de la *Revista de Marina*: "Una vez más, ha correspondido al equipo de fútbol de nuestra Escuela el triunfo en este reñido campeonato. El último encuentro, que decidió la victoria, fue el que se jugó entre las Escuelas Naval y Militar, despertando enorme expectación pública, toda vez que en los anteriores encuentros siempre había resultado empate entre estas dos instituciones".

El jueves 29 de octubre –según informó la citada publicación– el capitán de corbeta, Manuel F. Jiménez, atendiendo a la invitación pública del director de la Escuela referida en párrafos anteriores, dictó una interesante conferencia en el Salón de Actuaciones. El asunto motivo de la exposición fue la flamante Ley Orgánica de Marina (tema de actualidad en ese momento), pues dicho proyecto se hallaba discutiendo en el Congreso Nacional. El auditorio estuvo conformado por un grupo selecto de jefes y oficiales de la Armada, honrando la actuación con su presencia el jefe de la Misión Naval Americana y Jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante Clark Howell Woodward.

Cerrando el año, el 31 de diciembre a las 10:00 horas (siguiendo la costumbre ya establecida) el presidente Leguía se apersonó a la Escuela para clausurar el periodo lectivo e inspeccionar el local y sus nuevos y múltiples ambientes. Lo hizo acompañado de su Gabinete, de su Casa Militar, de representantes del Congreso de la República, del Jefe del Estado Mayor General

de Marina y de miembros del Cuerpo Diplomático acreditado en Lima encabezado por su decano Miles Poindexter, embajador de los Estados Unidos. "El Señor Presidente fue recibido por la plana mayor formada en ala a inmediaciones de la puerta principal. Rindieron los honores correspondientes, las Compañías de cadetes y marinería con banda y pabellón a órdenes del capitán de corbeta, Arturo Jiménez Pacheco Concha. De acuerdo con el programa, perfectamente establecido de antemano, se inició la inspección, recorriendo el ilustre mandatario todos los compartimentos del plantel, dedicando una mayor atención a las reformas y nuevas instalaciones del plantel, como son: ampliación del taller de mecánica, considerando la sala especial en la que serán montados los motores a petróleo del ex sumergible *Ferré*, que servirán para el entrenamiento de los cadetes; la nueva cuadra, con capacidad para alojar a 250 marineros, dando así a la Escuela comodidad para cobijar a un total de 600 hombres; la nueva carpintería, lugar amplio y dotado de máquinas modernas para su servicio; oficina de radiotelefonía, la que desde hace unos meses está conectada en servicio ininterrumpido con la otra estación similar establecida en la Base Naval de San Lorenzo; como muy importante, la instalación del poderoso transmisor de radiotelegrafía que en breve entrará en funciones, pudiendo, desde ese momento, la Dirección de Comunicaciones Navales, establecer un servicio completo no solo para las necesidades de toda la República, sino que también podrá extender su poder de transmisión a un alcance de 1 800 millas; con objeto de llevar a cabo esta instalación, ha tenido que ampliarse el antiguo compartimento de radio, dotándosele de una sala especial y aislada para la instalación de los motores. Terminada la inspección del local, pasó el Señor Presidente al Patio de Honor donde encontró formada la Compañía de Cadetes y los dos equipos vencedores en los concursos de la 'Copa Gubbins' y 'Ministerio de Marina', siendo aplaudido por los presentes" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1925, año X, N° 6).

Acto seguido, el director de la Escuela leyó su habitual *Discurso-Memoria* que a continuación transcribimos:

> "Señor Presidente:
>
> Pocos años ha habido, en la historia de la República Peruana, en que el Presidente de la Nación haya estado tan extremadamente recargado de numerosos deberes de tan gran importancia como gravísimas responsabilidades, de modo, que vacilé un poco antes de decidirme a invitarlo a hacer la inspección anual de costumbre; a pesar de nuestro convencimiento de que esta costumbre ya establecida es esencial a nosotros como estímulo para ir adelante.

Esperamos que su actuación de hoy, como comandante en Jefe de la Marina y Ejército pueda, si fuera posible, aumentar en algunos grados el entusiasmo y resolución de que la atmósfera peruana está cargada en estos momentos.

La inspección anual que realiza usted hoy, coincide con la fecha de terminación de los seis años de instrucción y entrenamiento de un grupo de nuestros cadetes.

Nuestras tareas anuales comprenden también la instrucción intensa que durante unas semanas y siguiendo un plan metódicamente hecho, damos a todos los nuevos reclutas de la Armada. Casi seiscientos pasaron por la Escuela en el año que está para terminar.

Nuestras labores de preparar libros y folletos profesionales han continuado. Nos hemos dedicado, como antes, al examen de toda la Oficialidad de la Armada para ascensos, así como también al de los Oficiales de la Marina Mercante para sus respectivos títulos.

El año 1925 ha sido muy feliz, no solo para nosotros, sino para todos. Es agradable y conveniente recontar los felices hechos.

Los dos Cruceros más importantes, el *Grau* y el *Bolognesi* han sido extensamente modernizados, queman ahora petróleo peruano en vez de carbón traído desde países lejanos a millares de millas. Su radio de acción ha quedado materialmente aumentado y estas dos naves son mucho más económicas y eficientes desde todo punto de vista. Un suceso casi sin paralelo fue, las últimas pruebas de velocidad del *Grau*, en las que superó fácilmente y con buen margen, la velocidad máxima que alcanzara en las llevadas a cabo en Inglaterra por los técnicos del astillero que lo construyó. Tenemos toda la razón para creer que el *Bolognesi* pueda llegar al mismo resultado. Este gran éxito, no es solo debido al material, sino también, de manera enfática, al personal que está bajo el mando del Comandante General de la División.

La Base y Escuela de Hidroaviación ha llegado a ser una institución en plena actividad, pudiendo asegurar que ella no está en un plano inferior a ninguna otra institución semejante en el mundo de habla española; es moderna y adecuada en todos los detalles de su instalación y organización. Con las economías efectuadas durante el año, el B.A.P. *Contramaestre Dueñas* ha sido alterado para poder acomodar (en adición al carbón) 1 500 toneladas de petróleo en depósito, reuniendo así, las numerosas ventajas de una base movible de combustibles y al mismo tiempo la de haber evitado; por ahora, los gastos fuertes de construcción de tanques especiales en tierra.

El servicio de Comunicaciones Navales ha sido iniciado y aunque su desarrollo sea una cuestión sumamente técnica y eterna para quedar a la altura del progreso moderno, hoy día, con la adquisición e instalación de los últimos aparatos de señales y radio y con la organización del servicio, estamos para iniciar una nueva época de eficiencia en la que la Armada no se encontrará ni muda, ni ciega, ni sorda como antes. El centro de las actividades de radio del sistema es la estación radiotelegráfica de esta Escuela, cuyos transmisores y receptores, usted acaba de ver. La jefatura del Servicio de Comunicaciones está establecida en nuestra institución. Con nuestro nuevo transmisor radiotelegráfico, deberemos poder penetrar a todos los rincones de la República, y es nuestra ambición establecer un servicio de señales horarias por radio. En todo el continente de

Sudamérica no existen señales de verdadero alcance; esperamos ser pues, los primeros en establecer un sistema horario efectivo. Nos parece que el sitio apropiado para esta labor científica de precisión es, la Escuela Naval del Perú, sobre todo, en vista de tener casi todos los elementos necesarios y el personal técnico.

La construcción e instalación de la nueva Base Naval en la isla de San Lorenzo están muy avanzadas; dentro de unos meses tendremos un verdadero astillero y este magnífico plantel será una sorpresa agradabilísima para todo peruano. La base naval de San Lorenzo podrá mantener con toda eficiencia los nuevos submarinos y las otras unidades que vendrán. Los dos nuevos submarinos, responden completamente a las exigencias estratégicas, estarán en el Callao en el invierno de 1926 conducidos exclusivamente por dotaciones peruanas. Dos de nuestros nuevos alféreces partirán mañana para New York a formar parte de esas dotaciones.

Los nuevos torpedos, no solo en cantidad normal, sino también con alguna reserva, aunque modesta, están ya adquiridos, siendo todos del último modelo.

El nuevo reglamento administrativo está en funcionamiento eficiente, dando a todos, un ejemplo de los muchos beneficios que resultan siempre, del método y sistema y de las ventajas de un crédito bien cotizado en el mercado nacional.

La División principiará el Crucero de Verano de 1926, en la madrugada del 4 de enero, empleando el nuevo Libro de Señales de Combate, obra moderna de táctica naval y manual completo de señales. Este importante trabajo sobre la materia, de que la Armada Peruana va a gozar, ha sido llevado a cabo por la Misión Naval con la cooperación de algunos jefes de la Armada Peruana. Por supuesto los fundamentos de la táctica y de los sistemas de señales están basados en la doctrina de la Armada del Norte. Nuestro trabajo, manual y libro de texto, es estrictamente confidencial y ha sido impreso en los talleres tipográficos de esta Escuela.

Las mejoras materiales en la Escuela misma han sido inspeccionadas por usted.

El año 1925 ha sido para nosotros el mejor y más provechoso hasta ahora. Podemos alojar con toda comodidad 600 hombres de los contingentes anuales, durante el tiempo que dure su entrenamiento intensivo. Nuestros laboratorios de ingeniería, es decir (de vapor, electricidad y procesos mecánicos en general) son modestos, pero creemos que son adecuados, teniendo todo lo que necesitamos hasta la 'última palabra' en muchos casos. Las construcciones e instalaciones han sido llevadas a cabo exclusivamente por nosotros. El presupuesto actual nos ha ayudado generosamente en la adquisición del material, y el Ministerio de Marina nos ha proporcionado toda facilidad y aliento. Se han hecho grandes economías, casi de mil libras en la cantidad presupuestada.

La Armada es un tejido íntegro, lo que afecta a los demás nos afecta a nosotros, lo que nos afecta a nosotros, afecta a los demás; los demás nos ayudan a nosotros, nosotros tratamos de ayudar a los demás; entonces se ve que en este breve discurso no ha sido inapropiado dar la relación de los más importantes hechos del año 1925. Permítaseme agregar que todas las cuentas correspondientes a las importantes mejoras ya enumeradas están canceladas, desde las alteraciones y reparaciones costosas de los

cruceros, hasta el último clavo de nuestras construcciones en este plantel. Tal vez debido a la modestia del Ministerio, esta importante y feliz noticia no está sabida por todos.

¡Qué año tan auspicioso para los nuevos alféreces que van a principiar sus labores como oficiales!

La labor de organización y entrenamiento nunca se termina, nunca puede estar al día; del mismo modo las necesidades a las que los legisladores solo pueden atender son eternas. El mundo no nos espera, avanza siempre. En cuanto a los legisladores, ellos tienen un punto importantísimo que apreciar, deben estar cinco años delante de nuestros progresos; los programas navales no se construyen en un momento, los defectos de organización deben ser previstos para que no se realicen; el personal que va a dotar nuevas unidades debe estar entrenado y presente antes de la terminación de la construcción de las adquisiciones; las providencias del mantenimiento deben tomarse con anticipación. Los defectos o deficiencias afectan a todos, y de manera especial a nosotros, los encargados de la educación y entrenamiento del personal.

Con la adquisición de nuevas unidades, confiamos en que se desarrolle nuestra política naval, de acuerdo estricto, con las necesidades estratégicas. Limitamos nuestras aspiraciones a las de un país que es esencialmente pacífico y que odia el militarismo. Debe haber una reserva adecuada de material y equipo. Debe haber independencia completa de la Armada, en cuanto a sus códigos de justicia y disciplina, como lo es en todas las Marinas del mundo. El servicio obligatorio de dos años para los marineros, en una Armada moderna es muy corto; cuando nuestros conscriptos navales apenas llegan a poder aprender sus deberes, el término de sus servicios viene, y hay que darles de baja. En las Armadas importantes el servicio mínimo varía entre cuatro y doce años, y tengo que decir con toda franqueza que ese personal ingresa con muchas más aptitudes y preparación que el nuestro.

Reservas de material pueden adquirirse poco a poco de manera presupuestal. La independencia disciplinaria depende en la actualidad del Poder Legislativo; el proyecto de ley hecho por el vicealmirante Villavisencio se encuentra en el Congreso Nacional.

El problema del tiempo de servicios es el más difícil y el más serio, su resolución depende también de los legisladores. Será más costoso, pero hay que hacer la vida del marinero más agradable por medio de cruceros y viajes a mares y países interesantes. El inculcar la costumbre a la vida del mar a gentes que quieren solamente la vida de la chacra, será nuestra principal labor en el problema; tarea difícil, toda vez que ellos no conocieron otra vida mejor.

La formación del carácter es y será siempre nuestra primera preocupación en la Escuela Naval del Perú. Cada año yo he hablado de esa labor. Creo que se ha adelantado. Nuestra organización es más eficiente.

En los meses de enero, febrero y marzo modificaremos la organización de acuerdo con el estudio que hemos hecho de su aplicación en el año actual. Durante este año se ha dictado un nuevo curso de Hidroaviación; la obra de texto es nueva y se ha estudiado en el libro original (en inglés). Hemos dispuesto que los cadetes que terminan su cuarto año pasen tres meses de instrucción práctica en la Escuela de Hidroaviación en lugar de hacer el Crucero de Verano.

Una vez un peruano me dijo, 'no vale la pena insistir en que sus jóvenes pongan tilde a la t y punto a la i; la raza no quiere tal vida, necesita más tiempo para sus emociones e imaginación'. Mi contestación fue, 'si los jóvenes peruanos no aprenden a poner tilde a la t y punto a la i, entonces sus ambiciones por el futuro el Perú serán vanas. Los pueblos que aprendan a hacerlo absorberán al fin a aquellos que hayan descuidado 'la tilde y el punto', es decir, método, sistema y buen orden triunfarán siempre sobre la pereza y el desorden.

En cuanto a una Marina, es completamente inútil tratar de adquirirla o mantenerla a menos que el personal entero trabaje con entereza y precisión, con un sitio para cada cosa y cada cosa en su sitio; un eje, tiene que alinearse no dentro de dos pulgadas de exactitud sino dentro de dos milésimos de pulgada; la hora exacta no es una cuestión de 'poco más o menos' sino la fracción exacta de un segundo; el ángulo recto no tiene 85° ni 95°, tiene, precisamente noventa grados, cero minutos y cero segundos. La verdad, no es una parte de la verdad, ni la verdad aproximada, sino la verdad íntegra, ni disminuida ni aumentada. Tratamos de dirigir esta Institución sobre esta base, si nuestra norma no conviene, sería como decir que la intriga, pereza y decepción son las cualidades apropiadas para la Patria. Entonces, a menos que fuerzas mayores me lo impidan seguiré la política actual de la Escuela y yo garantizo que tendremos tiempo sobrante para dedicarlo a las emociones y a la imaginación.

Los cursos académicos de los seis años están minuciosamente arreglados, como comprobación yo puedo en enero de 1926 anunciar a usted la clase que tendrá un cadete del tercer año, el lunes 6 de diciembre a 2:17 p.m., sobre qué versará el tema y quién será el instructor que presida la clase.

El día que principia a las seis de la mañana y termina a las diez de la noche, es fuerte, pero lo dulcificamos con abundancia de recreo sano.

En cada semana funcionan ciento treintaicinco clases distintas, agregamos a estas, los trabajos prácticos, dos horas y media de navegación en el B.A. P. *Rodríguez* todos los sábados, y el tiempo dedicado a la cultura física; son la base esencial de nuestro verdadero éxito.

El buen resultado de cada Crucero de Verano, que dura tres meses, es incalculable. Me apresuro a reconocer la valiosa cooperación del Comandante General y su oficialidad a este respecto.

El Reglamento sobre el ingreso de nuevos cadetes, estrictamente de acuerdo con el orden de mérito determinado por un concurso que dura más de una semana, seguirá rigiendo como rige desde hace cuatro años sin excepción alguna. El Supremo Gobierno y el Ministerio de Marina nos han apoyado firmemente en el mantenimiento de la pureza, justicia y democracia respecto a la selección de los candidatos a cadetes. El hijo de un Presidente de la República y el hijo del más humilde empleado tomarán parte siempre en el concurso para ingreso dentro de las mismas condiciones, mirados sobre el mismo plano, teniéndose solo en cuenta el mérito relativo de cada candidato.

Los cadetes que terminan satisfactoriamente sus estudios y entrenamientos reciben despachos de alféreces del Cuerpo Único. Además de los estudios académicos, las notas incluyen los trabajos prácticos, los Cruceros de Verano, el entrenamiento de Ancón y el carácter militar; cada año tiene un peso aumentado.

Los diplomados consiguen su antigüedad en el escalafón, de acuerdo con los puestos que ocupan en el rol general de mérito que cubre los seis

años de labor. Los coeficientes por años tienen la siguiente proporción: 20, 30, 40, 60, 80 y 100; se ve pues, que el último año tiene cinco veces el peso del primero, debe ser así, exigimos más al joven maduro que al que recién ingresa.

Los diplomados de este año, serán repartidos entre las fuerzas de superficie, de debajo de la superficie y las de sobre la superficie, es decir, entre los cruceros, submarinos e hidroaviones.

La nueva política respecto a la primera línea de defensa del país está desarrollándose; si los gobiernos anteriores hubieran establecido a tiempo su defensa marítima en el primer puesto que debía haber ocupado y no en una situación subordinada a la segunda línea, no habría tenido lugar el acontecimiento que hoy se realiza seiscientas millas al Sur. La justicia triunfará, pero no olvidemos que los fundamentos estratégicos no han cambiado, no cambian ni cambiarán.

Podemos declarar que estamos en la época de la Nueva Patria, y al mismo tiempo, que vemos llegar la época de la Nueva Armada. La nueva Armada no significa solamente la seguridad del país, sino también, una escuela importantísima en la que muchos de los hijos de la patria van a adquirir conocimientos prácticos, teóricos y cualidades personales con la que ellos contribuirán enormemente al progreso de la nación y al bienestar de la colectividad.

Esta es la hora de los optimistas y trabajadores, la de los intrigantes y pesimistas ha pasado a la historia. El lema de esta Escuela puede servir a todos los habitantes de la Patria".

Concluida la extensa y detallada exposición del director, el mandatario lambayecano contestó en los términos siguientes:

"Señores:

Este plantel es objeto de mi más solícita atención. Él está destinado a preparar a los futuros marinos del Perú, tanto en la técnica naval, como en la escuela del honor y de la abnegación que deben inspirar todos los actos de su vida, como el medio más eficaz de que nuestra Armada desempeñe el rol preponderante que le señalan las crecientes exigencias de nuestra defensa y el acervo glorioso de sus tradiciones.

Aunque en lo que respecta a los institutos armados en todo momento me he guiado por la opinión profesional, hay, sin embargo, en la Ciencia de la Guerra, marítima o terrestre, una parte que importa conocer a los gobernantes y que norma sus actos, sobre todo, con relación a las adquisiciones bélicas. Además, la lógica más elemental indica que proceden desacertadamente los encargados de las altas funciones de un Estado que, en el afán de ostentar en sus Escuadras grandes tonelajes y calibres, obligan al pueblo a sacrificios insostenibles que, extenuando las fuerzas vivas del país, conducen a la improductividad y a la bancarrota innecesarias.

A pesar de mi ferviente anhelo de dotar de una eficiente Marina a nuestra nación, nadie podrá acusarme de haberla hecho seguir ese camino de sacrificios contraproducentes. Desde mi primera administración, antes de que las enseñanzas de la Gran Guerra demostrasen la eficacia del submarino en las acciones navales, me decidí por la adquisición de estas económicas unidades, contratando los elementos de un plan de defensa en el mar que fue desestimado por mis sucesores. Hoy, que subsisten las circunstancias de aquella época, el programa de mi Gobierno en relación

con nuestra Escuadra armoniza con nuestros recursos, con nuestras necesidades y con el prestigio de nuestro país ante la gran familia de las naciones.

Esta nueva promoción de oficiales egresa en una hora excepcionalmente feliz para nuestra flota de guerra. Su resurgimiento lo definen, en forma inequívoca, las nuevas adquisiciones; la inteligente labor de la Misión Naval Americana, entusiastamente secundada por nuestro personal; la elevación del nivel técnico y moral de este; así como el esfuerzo de mi Gobierno por mejorar su situación económica.

Comandante Davy:

La inspección que acabo de practicar en los diversos compartimentos de este plantel me ha producido la mejor impresión, así como los términos de vuestra interesante Memoria. Al meditar sobre los diferentes valores individuales, se nos presentan con caracteres sublimes las figuras de los héroes que embellecen con sus hazañas la historia de los pueblos; pero, igualmente, resalta la personalidad de los organizadores que, con su esfuerzo inteligente y perseverante, realizan el perfeccionamiento de las instituciones y con él la grandeza de las nacionalidades".

Al término del discurso del presidente Leguía, se procedió a la entrega de los trofeos ganados por los equipos de la Escuela durante el año 1925. Asimismo, el ilustre visitante hizo entrega de los correspondientes diplomas de excelencia académica a los cadetes merecedores de ellos. Aquí la versión de la *Revista de Marina*:

"La siguiente es la relación de los cadetes que, por haber obtenido el mayor puntaje en sus respectivos años, se han hecho merecedores al diploma de honor que el Señor Presidente les entregó:

Sexto año	: Luis Rouillón Orjeda
Quinto año	: José Mosto Mosto
Cuarto año	: Juan Francisco Torres Matos
Tercer año	: Franklin Pease Olivera
Segundo año	: Miguel Torres Maldonado
Primer año	: Enrique Camino la Torre

En seguida, hizo entrega a los cadetes que han terminado sus seis años de instrucción, de los títulos que los acreditan como aptos para obtener los despachos de Alféreces de Fragata (C.U.).

La Espada de Honor, premio que se otorga al cadete del último año que haya obtenido las más altas notas de Carácter Militar, fue ganada por el cadete José San Martín. Al hacer entrega de ella, el Señor Presidente improvisó una brillante disertación enalteciendo el mérito de los que, como el cadete San Martín, se hacían acreedores a un premio de esa naturaleza, vasta concepción de lo que debe ser un hombre al servicio de las armas de su Patria.

La inspección del regocijado gobernante, concluyó pasado el mediodía con un desfile de honor ejecutado por cadetes y marineros a ritmo de banda. La impresión de todas las personas asistentes a esta hermosa ceremonia ha sido de patriótico orgullo, pues ella ha puesto en evidencia, una vez más, el cariño e interés con que los dirigentes de la Escuela, entusiastamente secundados por los Oficiales Instructores, se dedican a mantener en tan alto nivel moral y profesional el primer instituto naval de

> la República. La Revista, cree interpretar el sentir general del Cuerpo de la Armada, y se felicita de que la Marina pueda presentar al país un Instituto que, como la Escuela Naval del Perú, puede compararse con cualquiera otra institución similar del Continente".

Para concluir con la reseña del año 1925, cabe relatar un hecho de particular significado en la vida de los cadetes y que, afortunadamente, ha perdurado en el tiempo. Nos referimos al uso del anillo de promoción que los egresados adoptaron. Aquí el testimonio de la indicada publicación: "Por primera vez en la vida institucional de la Marina de Guerra del Perú, se ha llevado a efecto un simpatiquísimo acto, que ojalá se convierta en tradición para las futuras promociones, como ya lo es en las Marinas de muchos países. La promoción que acaba de terminar sus estudios en 1925, ha adoptado como símbolo de unión y fuerte compañerismo un anillo, el que, primorosamente trabajado, ostenta en su frente el escudo de la Escuela llevando grabado en las partes laterales las fechas de entrada y salida (1920-1925). Es, en efecto, una simpática idea; el uso constante de tal recuerdo traerá en todo momento a la memoria de los que lo lleven, las incidencias, las alegrías y las emociones que en el transcurso de su vida de compañeros pasaron juntos y, manteniendo así vivo el recuerdo, servirá para que ese símbolo que se llama 'compañerismo' perdure siempre. Más tarde, cuando alejados los unos de los otros por los azares de la carrera, a pesar de las distancias y situaciones que la vida pueda presentarles, ese anillo los unirá de nuevo, manteniéndose por él un bloque compacto de promoción, en el que cada uno de los que la forman será el alentador de los demás. La *Revista de Marina* felicita a la promoción por tan brillante idea y hace votos para que las enseñanzas de unión que los de 1925 den a la Armada, sirvan de estímulo a todos los del Cuerpo General de la Armada".

El año 1926 se inició con el embarque de los cadetes en los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* para emprender el tradicional "Crucero de Verano", previamente planificado. En esta ocasión, zarparon rumbo a Panamá (ver apartado d del presente capítulo).

Por estos días (principios de enero) se llevó a cabo el concurso de admisión anual, con resultados altamente halagüeños en términos de volumen de postulantes. "Es muy halagador para el sentimiento patriótico en general y muy en particular para el de la Marina de Guerra Nacional, el brillante resultado del llamamiento que la Escuela Naval ha hecho en el presente año para cubrir doce vacantes. En efecto, las cifras siguientes muestran claramente el entusiasmo despertado: 113 han sido las solicitudes presentadas, de las que, después de la estricta depuración a que fueron

sometidas en la Secretaría de la Escuela, fueron aceptadas 82. De los 82 pretendientes, solo fueron eliminados por las pruebas físicas 3, debiendo por consiguiente tomar parte en los exámenes correspondientes 79. Tiene, pues, la Escuela Naval un amplio campo de selección, pudiendo aplicar para ella en todo su rigor la estrictez de su Reglamento de Ingreso. *La Revista de Marina* felicita al Cuerpo de la Armada, toda vez que los nuevos cadetes que ingresen y que serán los oficiales del mañana, son el fruto de una perfecta e idónea selección". Los postulantes admitidos, por estricto orden de mérito, fueron:

Carlos P. Monge Gordillo
Julio Gianotti Landa
Fernando Rojas Guerrero
Alfonso René Pareja Marmanillo
Luis Enrique Escurra
Salvador E. Noya Ferré
Fernando Óscar Carlín
Guillermo A. Lostaunau Mathews
Sergio León de Vivero Amoria
César A. Romero Olano
Roberto García y García
Carlos Reátegui Delgado
José Carlos Ducastaing Álvarez
Dante Augusto Capella Reyes

En el mes de febrero, la Escuela fue invitada por el Comité Olímpico Nacional para participar como representante del Perú en el Campeonato Sudamericano de Atletismo a realizarse en Montevideo. Para tal propósito, fueron escogidos sus tres mejores atletas (récords nacionales en sus respectivas especialidades): los cadetes Sousa, Torres y Otero. "La *Revista de Marina* alienta la esperanza de que los tres representantes de la Escuela Naval del Perú sean factores decisivos en el triunfo de nuestra representación".

El día 17 de marzo, conmemorando uno de los más brillantes y gloriosos hechos históricos, asistieron a la Escuela los sobrevivientes de la corbeta *Unión* a fin de celebrar la ruptura del bloqueo de Arica. "Silenciosamente y con verdadera unción religiosa, esos ilustres veteranos depositaron en el palo mayor de la insigne nave una corona de flores frescas. Culminado el acto, el comandante Tomás M. Pizarro, subdirector del plantel, dirigió a los ilustres visitantes unas emotivas palabras de recuerdo y gratitud por su imperecedera actuación patriótica; luego se les agasajó con pastas y vino" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, marzo-abril de 1926, año XI, N° 2).

Al mes siguiente (5 de abril), día en que ingresaron los flamantes cadetes, tuvo lugar una ceremonia en el patio principal en la cual los jóvenes ingresantes prestaron el juramento respectivo establecido en el Reglamento. Asistieron a esta actuación el ministro de Marina, doctor Celestino Manchego Muñoz, los familiares de los cadetes recién ingresados y un numeroso grupo de jefes y oficiales de nuestra Armada. Antes del juramento respectivo, el director de la Escuela pronunció el siguiente discurso:

"Señores aspirantes:

Dentro de breves instantes, ustedes darán el paso más importante que jamás hayan dado hasta al presente momento. Ustedes cesarán de formar parte de los paisanos, para entregarse a la Armada Peruana, como una parte integrante de la institución naval del país: la primera línea de la defensa nacional.

Ustedes dejarán de pertenecer a sus familias, y desde hoy en adelante, nos pertenecerán. Hasta el más pequeño detalle de vuestra vida será regulado por nosotros. Trataremos directamente con ustedes y no con sus familias. Desde ahora ustedes serán hijos de la Nación destinados a ser educados y entrenados para llegar a ser Oficiales de la Armada Peruana, destinados a una vida de trabajo duro, disciplina férrea, sacrificio voluntario y absoluta veracidad.

Ustedes no serán estudiantes de una escuela, ustedes serán personal naval, y vuestros nombres figurarán en el Escalafón oficial publicado por el Ministerio de Marina. Ustedes servirán a la Nación desde el momento en que presten su juramento, y desde ese momento, vuestras familias no se atreverán a intervenir, en modo alguno, en vuestra vida oficial. Y la vida oficial es la única que ustedes tendrán. Nadie puede escapar de ella, ni siquiera por una hora. Ustedes deben estar listos a morir por la Patria si ella lo necesita, y a sacrificarlo todo por el cumplimiento de vuestros deberes, de vuestros sagrados deberes. A muy pocos de los jóvenes del país les es dado esto: –el nobilísimo privilegio (el poder de Dios mediante, y ejercida su autoridad sagrada)– de defender a la Patria.

Si ustedes no están preparados a todo sacrificio hasta para el sacrificio supremo, díganlo con tiempo, porque más luego, ya sería demasiado tarde. El juramento se tomará delante de Dios, y una vez tomado, perdurará hasta la última hora de la vida. No es necesario delinearles a ustedes prematuramente la naturaleza de vuestros deberes como Cadetes Navales, semana por semana, mes a mes, año tras año, ustedes irán comprendiéndolos con una clarividencia cada vez mayor. Pero siento en este momento la necesidad de decirles cual es nuestro objetivo, y cuál es la finalidad de la Escuela Naval del Perú. La manifestaré en lo que particularmente toca a los Cadetes, más ligeramente a todos, con ligeras pero obvias modificaciones.

Ella es:

Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente doctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritus más bien prácticos que académicos, con lealtad inalterable hacia su Patria, con cimientos formados por principios de instrucción sobre los que, la experiencia adquirida en el mar, podrá edificar al Oficial de Marina completo; sin perder de vista, sin embargo, el hecho de que mentes sanas



El palo de la célebre corbeta *Unión* ("la gaviota del Pacífico") al ingreso de la Escuela Naval del Perú. (Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).

en cuerpos sanos son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales de los graduados, y que la mayor eficacia de estas misiones se logrará únicamente, si mediante una disciplina humana, más firme y justa, aquellos entran al servicio llevando en sus corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por esta su Escuela y Hogar, y eterna convicción de la responsabilidad que es suya ante el sagrado lema de la misma: *Mihi Cura Futuri*. Respecto a vuestra conducta y disciplina, tendré todo lo necesario para el curso normal de vuestro entrenamiento todo, –salvo una cosa– que es el punto más importante de todos, la veracidad.

Desde el instante en que ustedes se unan a nosotros, no toleraremos ni la más ligera frase de decepción o que no sea verídica. Repito, ni la más insignificante desviación de la verdad, toda la verdad y solo la verdad, bien sea con la lengua, con la intención o con la acción. Esta es la base de la virtud naval. Sin esta virtud sería inútil pretender la formación del carácter militar. Ustedes deberán decir con hombría la verdad en todo tiempo, sin que les importe cuáles puedan ser las consecuencias, aunque les vayan a arrancar la lengua por hacerlo así. Ustedes deberán aborrecer la decepción, la mentira y la tergiversación de los hechos. Ustedes deben ser, en lo absoluto, incapaces de la mentira, de la intriga o de la deshonestidad.

Les voy a dar un ejemplo concreto de lo que ustedes deben entender por 'decir la verdad'. Si ustedes dijeran que no pueden hacer alguna cosa porque no se sienten bien, siendo la realidad, que ustedes fuesen ineptos para hacerla, entonces, ustedes estarían diciendo una mentira. Dejo pues establecido, que una mentira pequeña es tan mala como una grande, y que nosotros no hacemos distinción entre ellas. Cualquiera que sea vuestra edad, nunca clasificaremos la más insignificante decepción como una indiscreción pueril. Desde este momento ustedes son hombres y no muchachos y les vamos a exigir las virtudes de hombres. Si tienen alguna duda acerca de nuestra moral, pregúntennosla francamente. Pero, les aseguramos, que desde el momento en que ustedes entren, habrá una falta, cuya gravedad deberá ser atendida y apreciada claramente por ustedes, esta es la inveracidad. Solamente tenemos un castigo oficial, la destitución inmediata. El más grande castigo es la pérdida del aprecio de vuestros camaradas. Una vida de veracidad no conoce rincones sombríos ni callejones tortuosos, prosigue con hombría de bien su curso por un canal bien iluminado, y no teme los obstáculos por grandes que ellos sean. El premio terrenal será el respeto de vuestros semejantes, y aún más, vuestro más alto galardón será vuestro amor propio.

Este será vuestro hogar, aquí ustedes se encontrarán en un hogar de cariño y de trabajo, de felicidad y de sacrificio propio. Si ustedes siguen nuestras enseñanzas la carrera de vuestra vida estará asegurada. Todo esto será para honor y gloria de Dios y de la Patria. Sean ustedes bienvenidos. Ustedes merecen ser bienvenidos. Ustedes están a punto de recibir honores que están reservados para muy pocos de los jóvenes del país. Sed acreedores a ellos. Nosotros los ayudaremos a ustedes en todo momento a ser merecedores de ellos. Nosotros no los abandonaremos a ustedes, y ustedes no nos deben abandonar.

Trabajaremos juntos por Dios y por la Patria".

Enseguida se tomó el juramento, en la forma establecida, a los nuevos cadetes. Terminado este acto, la banda de la Escuela

dejó oír los acordes del Himno Nacional. Después, el ministro Manchego Muñoz pronunció el siguiente discurso con los cual se dio por concluida la ceremonia:

"Señores Cadetes:

El juramente que acabáis de prestar, es la promesa de honor y de sacrificio, que hacéis a la República.

La carrera de las armas es acto de fe, mantiene la confianza en el destino histórico del Instituto Armado. Sin fe, no hay redención, y sin abnegación, los más nobles ideales patrióticos no llegan a triunfar. Nada enaltece más, como el sacrificio por la Nación. Todos los intereses, todos los afectos, nuestra existencia misma, debe subordinarse a ese supremo deber. De aquí la grandeza de vuestra misión. Vivir consagrado por entero a la Patria, y sin más sendero, que el honor.

En el fondo de vuestra alma, se inflama el fuego sagrado de amor a la Patria, y en ese fuego patriótico, tenéis vuestra espada. Su acero jamás debe doblegarse, y en las horas de infortunio, debe brillar con más intensidad. Vuestro valor y heroísmo, debe ser insuperable, y cuando el peligro sea mayor, el entusiasmo patriótico más desbordante debe agitar vuestro espíritu.

La vida militar requiere acción constante y dinamismo permanente, y sobre todo disciplina. Un centro militar de enseñanza sin disciplina es como una máquina sin motor. Su acción no es solo negativa en este caso, sino dañosa. Un militar sin disciplina es más nocivo que aquel de absoluta ignorancia profesional. Un acto de indisciplina afecta al prestigio del Instituto Armado, más que las manifestaciones de ignorancia, esta puede repararse con el estudio, pero la indisciplina es signo de desorganización y puede conducirnos hasta la disolución institucional. Hay que mantener a cualquier costo la disciplina.

Educar es perfeccionar, y no se mejoran las tendencias de los hombres, recitando simplemente máximas morales, sino obligándolos a practicar cotidianamente el deber. El que desde la infancia se acostumbra al cumplimiento, no se extravía ni en la vejez. Por eso, hay que educar más que con la disertación de doctrinas, con el ejemplo. Nada hay que penetre al espíritu del hombre, tan profundamente como el ejemplo. Los que orientan a la juventud, tienen, entre sus manos, la más grave responsabilidad: el porvenir de sus educados.

Al formar el espíritu de la juventud, se debe destruir sus inclinaciones equivocadas, excitarles grandes ideales de amor patrio, de sentimiento de abnegación y de sacrificios; formarles convicciones y desenvolver su entendimiento para que tengan madurez en la reflexión, firmeza en el juicio y decisión en la voluntad. Las tendencias de la naturaleza humana son susceptibles de corregirse con una educación acertada.

El prestigio, reflejo de la familia, no se tiene en cuenta en la Escuela. Los Cadetes no deben envanecerse de sus abolengos. Aquí todos son iguales, y solo prevalece el mérito, el valor intrínseco de cada uno, vengan de donde viniesen. Ha concluido la era de los valores consagrados por el convencionalismo. Cualquier Cadete sin otro linaje que su mérito, puede llegar a ser el primero. Hay que tener la idea, de que los hombres se hacen por sí mismo. Vuestro porvenir depende de vosotros.

El sentimiento nacional señala a esta Escuela, como el factor que, con mayor eficacia, contribuye a formar los elementos de nuestra Escuadra, que en porvenir no lejano, llegará a ser fuerte y respetada. Señores Cadetes:

Sois la esperanza para nuestras reivindicaciones. La Armada Nacional, os recibe segura de vuestra gloria y confiada en la excelsitud de vuestro heroísmo".

El sábado 26 y el domingo 27 de junio, se llevaron a cabo en el Estadio Nacional las pruebas finales del Torneo Atlético de Fiestas Patrias. Participaron distintas instituciones tanto de Lima, como del Callao y balnearios, con un total de 178 inscritos. "La Escuela Naval del Perú ha resultado ser la Institución Campeona de 1926, y es halagüeño para la Armada que el pequeño núcleo que la ha representado haya luchado virilmente hasta alcanzar los laureles de la victoria que, por cuarta vez consecutiva en los últimos cuatro años, coronan sus esfuerzos", escribió la *Revista de Marina* en su edición de julio-agosto de ese año. "En el torneo –de acuerdo a la misma publicación– se batieron ocho récords y se establecieron tres nuevos. Los triunfadores fueron los siguientes:

- 110 metros planos: Carlos Alcalá del Atlético Lima. Tiempo: 11 segundos.
- Jabalina: Roberto Michilena de la Asociación de Jóvenes Cristianos. Distancia: 43,50 metros.
- 400 metros con vallas: cadete Pedro Gálvez de la Escuela Naval. Tiempo: 1 minuto y 1 segundo 1/5.
- Postas 4x100: equipo de la Escuela Naval (Ordóñez, Otero, Montero y Sousa). Récord establecido. Tiempo: 45 segundos 1/5.
- 1 000 metros llanos: Anselmo Narváez de la Asociación de Jóvenes Cristianos. Tiempo: 36 segundos.
- 100 metros con vallas: alférez de fragata Miguel Mesía de la Escuela Naval. Tiempo: 16 segundos 2/5.
- Salto largo con impulso: Santiago Gómez Sánchez del Atlético Lima. Distancia: 6,46 metros.
- 400 metros planos: cadete Pedro Gálvez de la Escuela Naval. Tiempo: 52 segundos 2/5.
- Bala: Antonio Berger de la Universidad de San Marcos. Distancia: 10,55 metros.
- Triple salto: Lorenzo Vidaurre del Atlético Lima. Distancia: 12,54 metros.
- Salto de garrocha: Juan Bresani del Atlético Lima. Altura: 3,40 metros.

El resultado colectivo fue el siguiente:

- Escuela Naval del Perú…… 59 puntos
- Asociación de Jóvenes Cristianos……..... 49 puntos
- Atlético Lima……..… 37 puntos
- Universidad de San Marcos……..... 27 puntos
- Escuela Militar……..…. 7 puntos
- Atlético Grau……..…….... 3 puntos".

El equipo naval estuvo compuesto por el alférez de fragata Miguel Mesía Pizarro (capitán), 21 cadetes y 11 tripulantes, "a cuyos grandes esfuerzos les debe la Escuela Naval el triunfo deportivo que acaba de obtener sobre sus dignos adversarios. Atletas Navales: Sois la esperanza de la Armada y de la Patria, las sanas enseñanzas que se os inculcan, junto con la práctica del deporte, harán que vuestros corazones y vuestro carácter, modelados en la senda del deber y del esfuerzo, adquieran no solo la fortaleza física, sino la fuerza moral que os acompañan en todos vuestros triunfos y trabajos; ellas harán de vosotros, hombres dueños de sentimientos sanos y patriotas, dueños de sus acciones viriles y humanas, es decir: Dueños de sí mismos" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, julio-agosto de 1926, año XI, N° 4).

Siguiendo la costumbre establecida desde años anteriores, tuvo lugar durante los días 10 y 11 de julio el encuentro atlético pactado entre la Escuela Naval del Perú y la Asociación de Jóvenes Cristianos. El evento se llevó a cabo, primero, en el campo de dicho plantel y, luego, en el propio Estadio Nacional. "La Escuela Naval del Perú resultó nuevamente vencedora, adjudicándose los trofeos disputados: la Copa Baselli y la Copa donada por el señor Dean Jouvet, socio de la YMCA, para disputarla dos años consecutivos entre ambas instituciones. En todo momento, reinó gran entusiasmo, sana alegría y enorme compañerismo, cualidades que caracterizan a las dos entidades. Se distinguieron en sus respectivas actuaciones, por la YMCA: Narváez, Illman, Carranza y Jouvet; y por la Escuela Naval: Mesía, Gálvez, Otero, Sousa y Talledo. El resultado final fue el siguiente: Escuela Naval del Perú (78 puntos); YMCA (66 puntos)", refirió la expresada publicación.

El 27 de julio, el ministro de Fomento, Pedro José Rada y Gamio, inauguró e hizo entrega al ministro de Marina de la primera Estación Mareográfica instalada en el Perú. El mareógrafo, tipo Thomson, fue ubicado en el muro oeste del Muelle y Dársena, "y en todos los detalles de su instalación se han contemplado los adelantos más modernos sobre la materia". El cuidado del aparato y el estudio de las mareas fueron encargados a la Escuela Naval. "Con este motivo, el comandante director agradeció en adecuadas frases el honroso encargo, manifestando que el plantel pondría en esa nueva actividad todo el celo e interés que tan importantes estudios merecen" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, julio-agosto de 1926, año XI, N° 4).

Al cerrar el mes de agosto, la promoción de alféreces 1926, acordó adoptar (tal como lo había hecho la promoción anterior) un

anillo de promoción como símbolo de compañerismo y amistad. "El anillo ha sido trabajado en talleres nacionales y lleva en su frente el escudo de la Escuela Naval en relieve. Es un trabajo de verdadero mérito artístico", comentó la citada publicación. Asimismo, continuando con la iniciativa ya establecida en promociones anteriores, decidió constituir la "Asociación Naval-Promoción 1926". Su Estatuto, publicado por la *Revista de Marina* (noviembre-diciembre de 1926), fue el siguiente:

"Nombre y Dirección

Art. 1°.– El nombre de la Asociación será: 'Asociación Naval-Promoción 1926'. La dirección, de la misma 'Secretaría Escuela Naval del Perú'.

Fines de la Asociación

Art. 2°.– a. Uno de los fines de la Asociación será mantener entre sus socios el espíritu de compañerismo que debe ser tradicional en todas las promociones de la Escuela Naval del Perú.

b. Ayudarse mutuamente en todas las circunstancias de la vida en que sea necesario el auxilio de la Asociación.
c. La asociación está obligada a mantener la buena armonía entre los asociados, para lo cual, ella analizará los motivos de mala inteligencia entre ellos y sus fallos serán acatados.
d. La Asociación facilitará a sus asociados los medios necesarios para que estén al tanto de todas las noticias y conocimientos de importancia en la profesión, por medio de la suscripción a revistas profesionales y por la adquisición de libros de utilidad manifiesta.
e. Los socios se comprometen a presentar un trabajo, por lo menos una vez al año. Los que de estos merezcan ser publicados a juicio de la Asociación, serán presentados a la *Revista de Marina* en nombre de la "Asociación Naval-Promoción-1926", firmado por el autor.
f. La Asociación ayudará con el concurso de sus asociados toda iniciativa o torneo que propenda a nuestro levantamiento moral, físico e intelectual.

Socios

Art. 3°.– a. Los abajo firmantes, Alféreces de Fragata de la promoción 1926, son los únicos que formarán esta Asociación; ellos son: Alberto del Castillo, Alejandro Cussianovich, César Espinoza, Augusto García Zapatero, Alberto López, José Mosto, Luis Otero, Octavio Ríos, Fernando Romero, Alberto Sánchez Carrión, Alfredo Souza, Pedro de la Torre Ugarte y Ricardo Zevallos.

b. Cualquier socio que por medida disciplinaria, a causa de actos denigrantes para el buen nombre de la Institución, sea expulsado de ella, automáticamente termina sus relaciones con la Asociación.
c. Cuando a su solicitud y por asuntos de conveniencia particular uno de los socios cese temporalmente en el servicio, no será está razón suficiente para que deje de pertenecer a la Asociación.
d. Cuando uno de los asociados no esté prestando servicios directos a la Armada, estará obligado, sin embargo, a cumplir con todos los requisitos del presente reglamento.
e. Los socios se comprometen a presentar a la Asociación cualquier informe u observación de carácter general que pueda aumentar el conocimiento e ilustración en la profesión de los asociados.

Reuniones

Art. 4°.– a. Las reuniones pueden ser: ordinarias y extraordinarias.

b. Las reuniones ordinarias, tendrán lugar dos veces al año. El primer domingo de agosto y el 30 de diciembre.

c. En los días fijados se reunirán en la Escuela Naval del Perú los socios presentes. Los ausentes están obligados a hacer conocer a la Asociación el recuerdo que de ese día hacen en el lugar en que se encuentren.

d. Se citará a los socios a reuniones extraordinarias, cuando por cualquier motivo urgente, uno de ellos necesite de la ayuda o consejo de la Asociación. En este concepto, cualquier socio puede comunicar a sus consocios una reunión extraordinaria a su solicitud.

Reglamento Interno

Art. 5°.– La Asociación tendrá un Reglamento Interno en el que se especificará los derechos y obligaciones de la Junta Directiva y de los Asociados.

Cuotas

Art. 6°.– A fin de contar con los medios suficientes para que la Asociación lleve a cabo sus propósitos; los asociados se comprometen a satisfacer puntualmente las siguientes cuotas:

a. Al terminar el Crucero de Verano de 1927 los Asociados abonarán al Tesorero de la Asociación cinco soles (S/. 5,00).

b. La cuota semestral será de diez soles (S/. 10,00), la que será abonada el día de la reunión ordinaria.

Junta Directiva

Art. 7°.– a. Esta se compondrá de: un Presidente un Secretario bibliotecario, un Tesorero y un Fiscal.

b. La Presidencia la ejercerá en cada sesión, el socio que le corresponda por orden de lista, comenzando en la primera reunión por el primero de la lista y en las siguientes se seguirá este mismo orden. En casos de ausencia del socio a quien toque presidir una sesión, se hará cargo de la Presidencia el que lo sigue en el orden de lista.

c. Los demás miembros de la Junta Directiva desempeñarán sus funciones durante un año, cesando en el cargo el día 30 de diciembre, en el que se efectuará la renovación de cargos.

Distintivo

Art. 8°.– Los asociados usarán como distintivo una sortija cuyo facsímil, ha sido aprobada por todos los socios.

Federación de Asociaciones

Art. 9°.– a. En el caso de la formación de una Federación de Asociaciones de Graduados de la Escuela Naval del Perú, la Asociación de 1926 se compromete a federarse con tal organización.

b. La Asociación Naval –Promoción 1926, prestará todo apoyo a la realización de esta iniciativa.

Socios Ausentes

Art. 10°.– a. Los socios ausentes, se comprometen a enviar a la Asociación todo dato de importancia.

b. La Asociación por su parte pondrá en conocimiento de estos todos los acuerdos que en su ausencia se realicen.

Alteraciones en la Constitución
Art. 11°.– Cualquier alteración de esta constitución tendrá que ser aprobada por las dos terceras partes de los socios, en dos reuniones consecutivas.
A los 30 días del mes de noviembre de mil novecientos veintiséis, los abajo suscritos nos comprometemos a cumplir fielmente las disposiciones de la anterior constitución, así como también las de su Reglamento Interno.

La Punta, 30 de noviembre de 1926.

ALBERTO DEL CASTILLO RAMOS
LUIS OTERO PERALES
ALEJANDRO CUSSIANOVICH VALENTINI
OCTAVIO RÍOS HIGGINSON
CÉSAR ESPINOZA MANSILLA
FERNANDO ROMERO PINTADO
AUGUSTO GARCÍA ZAPATERO GUTIÉRREZ
ALBERTO SÁNCHEZ CARRIÓN VELAOCHAGA
ALBERTO LÓPEZ LÓPEZ
ALFREDO SOUZA ALMANDOZ
JOSÉ MOSTO MOSTO
PEDRO DE LA TORRE UGARTE CARAVEDO
RICARDO ZEVALLOS MIRANDA".

El jueves 30 de diciembre, tuvo lugar la clausura del Año Académico y la inspección anual del Presidente de la República a la Escuela. Llegó a las 10:30 horas acompañado de los miembros de su Gabinete, de su Casa Militar, de representantes del Cuerpo Diplomático y de algunos integrantes del Congreso Nacional. La comitiva fue recibida en el Patio de Honor por el director y la plana mayor del plantel. Los cadetes y marineros, en correcta formación, le rindieron los honores de ordenanza. En seguida, el mandatario y sus acompañantes procedieron a inspeccionar los compartimentos, "cuyas actividades aumentan cada vez más, mostrándose el Señor Presidente altamente satisfecho del excelente estado en que se encuentra la Escuela". Concluida la inspección, se procedió a la repartición de los diplomas a los cadetes que más se habían distinguido durante ese periodo lectivo. "La Espada de Honor correspondió al cadete del sexto año, José A. Mosto Mosto, quien durante los seis años ha obtenido las más altas notas tanto en aprovechamiento como en conducta y concepto general, sobresaliendo igualmente por su Carácter Militar. También se hizo entrega de los diplomas que acreditan como Alféreces del Cuerpo Único a los 13 cadetes que han concluido satisfactoriamente su instrucción". Acto seguido, el director, capitán de navío, Charles

Gordon Davy, pronunció su habitual *Discurso-Memoria* en los términos siguientes:

"Señor Presidente y Comandante en Jefe del Ejército y la Marina:

Para nosotros es un estímulo el que cada año venga usted para inspeccionar personalmente nuestra modesta institución. En sus aspectos materiales no es de manera alguna pretenciosa, pero esperamos que su visita anual le de la convicción de que nosotros trabajamos con verdadera seriedad y entusiasmo para aumentar nuestra utilidad y eficiencia.

Esta no es una memoria. Además, siempre sostenemos que la ocasión no es de clausura (y correctamente). No hay clausura, puesto que la institución funciona los doce meses de cada año.

Persiste la idea entre muchos de que la única actividad nuestra es el entrenamiento de cadetes para ser oficiales. En un memorándum reciente, dirigido al Señor Ministro, en contestación a una pregunta respecto al gasto por año por cada Cadete, yo dije: 'Hay una idea muy errónea que la única finalidad de esta Escuela es entrenar Cadetes. Es una de muchas'. Es muy difícil fijar precisamente los gastos que demanden los Cadetes, pues todo el plantel sirve para las finalidades que siguen

a. Entrenamiento de Cadetes
b. Entrenamiento de Oficiales
c. Entrenamiento de Clases
d. Entrenamiento de todos los nuevos contingentes
e. Centro de las comunicaciones navales
f. Exámenes de promoción
g. Exámenes del personal de la Marina Mercante
h. Redacción de libros y manuales profesionales
i. Mantenimiento de una batería de defensa y para retornar saludos al puerto.
j. Mantenimiento de laboratorios para pruebas de agua, lubricantes, petróleo, carbón, etc.
k. Servicio de señales horarias de la hora exacta y determinación de la misma.
l. Servicio de comparación y observación de cronómetros para buques mercantes;
m. Publicación de la *Revista de Marina*
n. Impresión de los formatos, folletos, etc., del Ministerio de Marina

A las actividades mencionadas arriba, ya debemos agregar la operación y mantenimiento de la Estación Mareográfica del Callao, la que fue adquirida, instalada y entregada a nosotros por el Ministro de Fomento. Además, debemos dar cuenta del pequeño observatorio instalado en nuestro terreno al Este, el cual, a nuestra sugestión, ha servido para tomar parte en la importante labor internacional del establecimiento de polígonos de longitud alrededor del globo, aprovechando de las maravillas de la radiotelegrafía. Creemos que el Perú ha sido el único estado Sudamericano que ha participado. El comandante Díaz Dulanto, Jefe de la Sección Hidrográfica del Ministerio, ha estado encargado de las observaciones y cálculos secundado por algunos Jefes y Oficiales de la Escuela. Nosotros proveímos, instalamos y mantuvimos todo lo necesario sin pedir ayuda financiera a la Superioridad. Los países amigos que han tomado parte en esa faena científica, basando sus trabajos en gran parte en las señales horarias radiotelegráficas de Washington, son Francia y

algunas de sus colonias, Inglaterra, Escocia, Australia, Sudáfrica, Canadá, Nueva Zelandia, Liberia, México, Suiza y los Estados Unidos. Es esta una labor de alta precisión cuyo resultado puede ser el conocimiento de algún movimiento en la corteza de la tierra y en importantes revisiones de cartas generales. La precisión del trabajo puede apreciarse al saber que la hora absoluta de las señales horarias se conoce con una aproximación de un milésimo de un segundo. Creemos que este trabajo que ha contribuido al prestigio del Perú es sabido por pocos peruanos.

Es nuestro deber confesar que aquellas labores que son puramente académicas han sufrido algo este año por la ausencia de seis de nuestros Jefes y Oficiales en trabajos relacionados con el Plebiscito. Los demás instructores, aunque muy pocos para atender con la máxima eficiencia a sus deberes aumentados, llevaron el peso adicional con toda buena voluntad.

Nuestras mejoras y adquisiciones materiales durante este año han sido numerosas. Usted ha podido apreciarlas personalmente. Se consiguieron con partidas presupuestales de Lp. 2 928 para el año. Todo el trabajo se ha hecho exclusivamente con nuestro propio personal. Hay muchos defectos, por supuesto; sin embargo, creemos que el valor recibido por el Gobierno en las construcciones y mejoras realizadas en la Escuela corresponde completamente a los gastos efectuados.

Usted ha podido notar que todo metro cuadrado de nuestro terreno, todo rincón, está ocupado con construcciones. El campo de ejercicios militares y deportes no puede invadirse más tampoco. En los edificios y pabellones todo el espacio tiene que responder a numerosos fines. La congestión ha llegado al punto extremo. Necesitamos urgentemente más espacio para nuestras labores actuales y a la vez necesitamos más espacio para atender a un muy necesitado aumento en el personal mismo. Para nosotros el anuncio del Supremo Gobierno de que el nuevo terreno, cuya expropiación ha sido decretada, y los nuevos edificios, estarán listos todos para principiar el año académico de 1928, es de importancia trascendental. Es motivo para nuestro regocijo del momento. Seguramente el año de 1926 ha sido lleno de importantes y felices sucesos para la Armada Peruana.

Trece cadetes navales acaban de terminar satisfactoriamente sus seis años de preparación para ser alféreces del Cuerpo Único y en breves instantes van a recibir sus diplomas como graduados de esta Institución. Ellos forman la primera promoción que ha pasado desde su ingreso los cursos académicos y el entrenamiento práctico, físico y moral del sistema vigente. No voy a decir que sean más capaces que sus antecesores, pero si voy a decir que ellos han gozado de muchas más ventajas. Fuera del tiempo pasado en la escuela misma, cada uno ha efectuado cuatro cruceros de verano enteros, un medio crucero de verano y seis semanas de entrenamiento en la Escuela de Hidroaviación. Yo creo que ellos entienden que para ser oficial es necesario hacer primero los trabajos de la marinería y que el oficial de la Armada moderna que no sepa usar las manos no es oficial práctico, ni es competente tampoco para enseñar a sus subordinados como deben llevar a cabo sus múltiples deberes.

En una ocasión anterior he tratado de la finalidad de nuestra Escuela respecto a la preparación del personal. Permítaseme repetir la primera parte de ella: 'Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente doctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con

espíritus más bien prácticos que académicos'. Yo deseo acentuar las palabras 'espíritus más bien prácticos'. Se puede dividir casi todas las funciones del oficial de Marina en dos partes: el manejo de material y el manejo de hombres. Seguramente esta profesión exige más que nada ser práctico. El que no quiere ensuciarse las manos en la operación y mantenimiento de su material o que no tenga gusto por el manejo de hombres, debe buscar la vida en otra parte. No es verdadero hombre de mar.

Yo confío que estos nuevos oficiales van a motivar buenos informes por parte de sus futuros superiores. Confío también en que los futuros superiores van a ayudar a estos jóvenes en los primeros años de su aprendizaje como oficiales. Estamos todos siempre en aprendizaje en la Armada. El contralmirante mismo está sirviendo en su aprendizaje del alto comando.

Yo voy a contar un hecho que debe causar a todo peruano mucho agrado. Al consultar nuestro horario para los Cadetes, se verá que hay ocho horas para dormir y diez y seis horas para labores y recreo. Necesariamente, fuera de los días feriados, los momentos para el descanso son pocos. Los cadetes tienen aproximadamente media hora después del almuerzo, menos de una hora entre el término de los ejercicios prácticos de la tarde y la comida, y un poco más de media hora después de la comida. Sin embargo, poco más o menos la mitad de los cadetes voluntariamente prestaron sus servicios en el tiempo tan limitado para su descanso, a dictar clases especiales para la marinería en las materias de matemáticas, geografía, historia y literatura, navegación, ingeniería y física, bajo la jurisdicción del instructor encargado de la instrucción civil de la plana menor. Si hubiera habido puestos como instructores para los demás cadetes estoy seguro que ellos también habrían sacrificado su tiempo de descanso para dedicarlo así al mejoramiento de sus conciudadanos de la plana menor.

Sabemos quién estableció la Escuela Naval del Perú en el lugar actual. Antes era una Escuela ambulante que funcionaba a veces en pontones o buques, a veces en diferentes lugares en tierra firme. Felizmente ya tiene su hogar permanente. Para los fines de la homogeneidad, compañerismo y espíritu de cuerpo que les aseguran las buenas tradiciones y costumbres comunes a todos, nuestra Escuela debe quedar aquí, donde está, durante los siglos a venir. Si los cañones del enemigo alguna vez destruyen sus muros y edificios, no importa; no pueden destruir su espíritu, su alma. Se debe construir el nuevo hogar material sobre los demolidos cimientos del antiguo. Sería una calamidad trasladar la Escuela a otro lugar.

Creemos que hemos progresado. Si no hay progreso cada año, entonces hay retroceso. Nuestros Jefes, Oficiales, Cadetes, Oficiales de mar, Cabos y marineros han laborado combinados y unidos como una sola familia, gozando siempre de la ayuda del Supremo Gobierno y el Ministerio de Marina y de la cooperación constante y leal de la Escuadra y todas las dependencias. En vista de esto nos atrevemos a creer que hemos seguido adelante".

De inmediato, el gobernante lambayecano pronunció el siguiente emotivo y motivador discurso:

"Señor Director:

He escuchado, con el más vivo interés, la sobria exposición que acabáis de hacer sobre los importantes trabajos realizados en este Instituto durante el año que hoy culmina.

> Me complazco en dejar constancia de la eficacia y del celo con que la Misión Naval Americana viene aplicando los métodos más avanzados en la preparación técnica de nuestros marinos, quienes se han inspirado siempre en el espíritu de abnegación y sacrificio de gloriosas tradiciones y en la altísima misión que les está reservada de mantener incólume el honor de nuestra bandera en los mares.
>
> Desde mi primer Gobierno, consagré mis más caros desvelos al resurgimiento de nuestra Escuadra. Obstáculos, que es preferible no recordar, impidieron entonces la realización de mis planes. Pero hoy, la Nación se da cuenta de que vamos recuperando el tiempo perdido y reafirma su convicción de que no está muy lejano el día en que desaparecerán las inquietudes de su seguridad marítima, mediante una política firme que aunque de paz, está apoyada en los elementos defensivos estrictamente indispensables para garantizarla.
>
> Para alcanzar ese resultado, nuestra Escuela Naval necesita ampliar y perfeccionar su organización y sus medios de estudio y de práctica. Contando con el concurso inteligente y decidido de su Director actual, mi Gobierno no omitirá esfuerzo alguno para ponerla a la altura de esta brillante juventud, que se siente ansiosa de probar que es digna heredera de las glorias de Angamos y de su ínclito Almirante.
>
> Os felicito, Señor Director, por la magnífica marcha de este plantel. Felicito, también, calurosamente a los alumnos que más se han distinguido en sus labores estudiantiles y formulo mis votos más fervientes porque todos, jefes, oficiales, cadetes, oficiales de mar, cabos y marineros, rivalicen en el cumplimiento de sus respectivos deberes bajo la égida de los gloriosos marinos que en memorables jornadas rindieron sus vidas en defensa de la Patria.
>
> Queda clausurado el Año Académico de 1926".

El año 1927 se inició con el embarque de los cadetes para emprender el anual y ya tradicional "Crucero de Verano". En efecto, el 4 de enero a las 10:00 horas, conforme estaba anunciado, zarpó del Callao la Escuadra de Instrucción conformada por los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* y los submarinos *R-1* y *R-2*, llevando a bordo a 41 cadetes (ver apartado d del presente capítulo).

Para el concurso de admisión del año mencionado, se presentaron 135 postulantes, de los cuales 16 fueron eliminados en las pruebas físicas; del resto, solo 33 aprobaron las pruebas escritas y orales, ingresando los 26 primeros que habían logrado las mejoras notas en orden de mérito. En efecto, el 1° de abril a las 11:00 horas tuvo lugar el juramento de esos 26 cadetes ingresantes y cuya nómina fue la siguiente:

Salvador Mariátegui Cisneros
José Francisco Giraldo Bahamonde
Juan Fernando Lino Zamudio
Jorge A. Landa Scalabrini
Rodolfo Vargas Ramírez
Raúl de la Puente Hugues

Eduardo Elcorrobarrutia Váscones
Julio Alfonso Giraldo Rincón
Carlos Serapio Moya Alvarado
Enrique Ciriani Santa Rosa
Luis Conterno Frayssinet
Eduardo Alberto Carrillo Burgos
Enrique León de la Fuente
Guillermo Van Oordt León
Juan Jordán Lawezzari
José Gregorio del Castillo
Juan Manuel Castro Hart
Pedro Luis Mondoñedo Moreno
Federico Salmón de la Jara
Miguel Pizarro Rubio
Manuel de las Casas Higueras
Ismael O'Brien Galindo
Ezequiel Gómez Sánchez García
Franklin Alarco Zumaeta
Luis Mavila Cáceres

A la ceremonia asistieron el ministro de Marina, doctor Arturo Rubio, el jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante Alfred Graham Howe, los familiares de los cadetes juramentados y la plana mayor de la Escuela. El director, comandante Charles G. Davy, pronunció su habitual *Discurso-Memoria*.

Por su parte, el ministro Arturo Rubio pronunció la siguiente amplia y conceptuosa alocución:

"Señores Cadetes:

Conscientes del acto que practicáis, habéis prestado ante Dios el juramento que comporta la promesa de honor de servir a vuestra Patria.

Después de Dios, la Patria es la deidad más grande ante la consideración del hombre, y por eso, el servicio que se consagre a ella debe ser absoluto, con exclusión de todo otro linaje de consideraciones; de allí el deber ineludible de dedicarle todos los esfuerzos de la vida, y aún la vida misma, cuando lo requieren así las circunstancias.

Pero, para que el servicio a la Patria pueda tener toda la eficiencia que por su naturaleza y su alta finalidad es necesaria, precisa que el servidor sea educado en la escuela estricta del deber.

La carrera del marino, más que ninguna otra, es de fe y abnegación.

Como lo acabáis de oír: al ingresar a ella, tenéis que hacer abstracción hasta de vuestras familias, a las que ya no perteneceréis, para pertenecer solo a la Marina y a la Nación, que os educará y entrenará para su servicio.

Dichosos vosotros, que de entre el inmenso número de hijos de esta Patria, se os concede el insigne honor de ser los escogidos para su servicio; y digo honor, porque funciones de la naturaleza de las que desempeña el marino, solo se confían a los más virtuosos, ilustrados y valientes. Vuestra educación ha de ser –en consecuencia– moldeada dentro de las normas del honor y la disciplina.



Promoción 1927-1932 del contralmirante Federico Salmón de la Jara.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 8 abril 1927).

> La base del honor es el culto a la verdad, que caracteriza al hombre de bien. No se concibe un hombre iniciado en la noble carrera de las armas, que emplee siquiera indirectamente la mentira.
> La mentira es una forma de la cobardía. El hombre de honor nunca miente, ni ante la amenaza de los mayores peligros; es el recurso de los menguados, solo ellos apelan a tan socorrida vileza para eludir sus responsabilidades.
> Por eso, tiene razón vuestro ilustre director, para preveniros, diciendo: 'No toleraremos ni la más insignificante desviación de la verdad; toda la verdad y solo la verdad'.
> Como consecuencia del culto a la verdad, se impone la disciplina, o sea: el conjunto de reglas, órdenes métodos que norman las relaciones de los directores y los subalternos, para el mejor régimen de la función institucional a que, por ministerio de la ley están dedicados.
> Naufraga la disciplina, si no hay verdad y sinceridad en lo que mandan, y, principalmente en los que obedecen; sin ella se relaja el principio de autoridad, que es la base del orden, y se engendra la anarquía, elemento disolvente que conduce a la ruina de sociedades e instituciones.
> La Escuela Naval del Perú tiene por finalidad primordial formar oficiales dignos, forjados en el crisol del honor; toda otra consideración debe ser ajena a las finalidades de su alto instituto.
> En este plantel, solo queremos hombres dignos, laboriosos y patriotas, los que no se encuentren premunidos de estas condiciones, deben apartarse cuanto antes, para no seguir defraudando la confianza del País.
> El destino histórico del Perú es perfectamente claro. Los rigores de pasados infortunios nos sirven de lecciones objetivas, para ser precavidos y cautos en lo que con la defensa nacional se relaciona; es por esto, que el genial gobernante que en estos momentos rige los destinos del Perú con la conciencia clara de la altísima misión que le está deparada, consagra sus mejores energías y desvelos al resurgimiento de la Marina, y de modo especial al progreso y ensanche de esta Escuela, que es obra exclusivamente suya.
> Toca a vosotros, jóvenes cadetes, la sagrada obligación de corresponder, con vuestra labor y disciplina, a esos desvelos y energías, pues sois la más fundada esperanza para las reivindicaciones que el honor nacional nos exige, y que un futuro glorioso reserva, seguramente, a nuestra amada Patria".

Cumpliendo con la segunda parte del "Crucero de Verano" de 1927, zarpó del Callao la Escuadra de Instrucción el 7 de marzo para visitar los puertos del sur y practicar los ejercicios de artillería frente a la bahía de Paracas, a donde se había dirigido con anticipación el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* remolcando el blanco (ver el apartado d del presente capítulo).

Diez días después (17 de marzo), los sobrevivientes de la gloriosa hazaña de la corbeta *Unión* (ruptura por dos veces del bloqueo de Arica), acudieron a la Escuela para depositar ante el palo de la nave una corona de flores en recuerdo de esa memorable fecha. "Terminada esta sencilla pero significativa ceremonia, los oficiales del plantel agasajaron a los sobrevivientes y departieron con ellos escuchando el vívido recuerdo de la inolvidable jornada", escribió la *Revista de Marina* en su edición de marzo-abril de ese año.

El 6 de mayo, tuvo lugar en el patio principal de la Escuela, en presencia del ministro de Marina, doctor Arturo Rubio, y del Jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante Alfred G. Howe, la ceremonia de la Jura de la Bandera por los conscriptos navales de 1927 recién ingresados al servicio y que habían efectuado su entrenamiento en dicho plantel. El comandante Davy tomó, en forma reglamentaria, el juramento a los 450 conscriptos incorporados. El ministro Rubio dirigió la palabra al contingente en conceptuosos términos, exhortándolos a perseverar en el cumplimiento de sus deberes militares. Finalmente, el batallón naval formado por los flamantes conscriptos efectuó diversas evoluciones que terminaron con un desfile de honor y ejercicios de flexibilidad.

Durante los días 25, 26 y 27 de junio y el 2 y 3 de julio, se realizaron en el Estadio Nacional las pruebas del Campeonato Regional de Atletismo, así como el Decathlon Nacional del Campeonato Regional de Atletismo, "resultando todo un éxito por el entusiasmo y el alto espíritu deportivo que han demostrado las instituciones participantes. Por sexta vez, el triunfo ha correspondido a la Escuela Naval del Perú en forma amplia y halagadora, pues ha obtenido un total de 106 puntos sobre 60 que obtuvo la Asociación Social de la Juventud, que ocupó el segundo lugar. En este campeonato se han batido varios récords nacionales, lo cual demuestra el alto grado de adelanto de nuestros atletas", comentó la indicada publicación en su edición de julio-agosto. La copa "Ministerio de Relaciones Exteriores" la obtuvo la Escuela Naval por haber logrado el mayor número de primeros puestos. Aquí los resultados consignados por la citada publicación:

100 metros planos

Primer lugar: Cadete F. Ordóñez de la Escuela Naval. Tiempo: 11 segundos.

Segundo lugar: E. Gómez Sánchez de la Asociación de Jóvenes Cristianos.

Tercer lugar: Alférez A. Sousa de la Escuela naval

200 metros planos

Primer lugar: Alférez A. Sousa de la Escuela Naval. Tiempo: 24 segundos.

Segundo lugar: Cadete F. Ordóñez de la Escuela Naval

Tercer lugar: Marinero R. Mendoza de la Escuela Naval

110 metros planos

Primer lugar: E. Gómez Sánchez de la Asociación de Jóvenes Cristianos. Tiempo: 16 2/5 segundos.

Segundo lugar: Cadete P. Gálvez de la Escuela Naval del Perú
Tercer lugar: Alférez M. Mesía de la Escuela Naval

400 metros planos

Primer lugar: Alférez A. Sousa de la Escuela Naval. Tiempo: 52 2/5 segundos
Segundo lugar: Cadete P. Gálvez de la Escuela Naval
Tercer lugar: Cadete F. Teixeira de la Escuela Naval

400 metros con vallas

Primer lugar: Cadete P. Gálvez de la Escuela Naval. Tiempo: 59 3/5 segundos (récord nacional)
Segundo lugar: Alférez M. Mesía de la Escuela Naval
Tercer lugar: Cadete F. Teixeira de la Escuela Naval

800 metros planos

Primer lugar: V. Carrasco de la Asociación de Jóvenes Cristianos. Tiempo: 2 minutos 6 1/5 segundos
Segundo lugar: Marinero E. Cabanillas de la Escuela Naval
Tercer lugar: Cadete F. Torres Matos de la Escuela Naval

1 500 metros planos

Primer lugar: A. Narváez de la Asociación de Jóvenes Cristianos. Tiempo: 4 minutos 31 2/5 segundos
Segundo lugar: V. Carrasco de la Asociación de Jóvenes Cristianos
Tercer lugar: A. Valdez del Atlético Grau

5 000 metros planos

Primer lugar: A. Narváez de la Asociación de Jóvenes Cristianos. Tiempo: 17 3/5 minutos.
Segundo lugar: E. Freundt de la Asociación Social de la Juventud.
Tercer lugar: Marinero P. Cordero de la Escuela Naval

10 000 metros planos

Primer lugar: A. Narváez de la Asociación de Jóvenes Cristianos. Tiempo: 37 minutos (récord).
Segundo lugar: L. Pacheco del Atlético Grau
Tercer lugar: E. Ávalos de la Asociación de Jóvenes Cristianos

Cross Country

Primer lugar: A. Narváez de la Asociación de Jóvenes Cristianos. Tiempo: 53 minutos 28 3/5 segundos.
Segundo lugar: R. Liendo del C.S.E.
Tercer lugar L. Pacheco del Atlético Grau

Salto alto

Primer lugar: C. Peschiera de la Asociación Social de la Juventud. Altura: 1,70 metros.
Segundo lugar: P. Chirichigno de la Asociación de Jóvenes Cristianos

Tercer lugar: Cadete O. Hubner de la Escuela Naval

Salto largo

Primer lugar: E. Gómez Sánchez de la Asociación Social de la Juventud. Distancia: 6,31 metros.

Segundo lugar: Alférez L. Otero de la Escuela Naval

Tercer lugar: Alférez O. Ríos de la Escuela Naval

Salto triple

Primer lugar: Cadete P. Gálvez de la Escuela Naval. Distancia: 12,32 metros.

Segundo lugar: Alférez L. Otero de la Escuela Naval

Tercer lugar: L. Vidaurre de la Asociación Social de la Juventud

Lanzamiento de bala

Primer lugar: E. Palacio de la Asociación Social de la Juventud. Distancia: 10,78 metros.

Segundo lugar: Marinero S. Zúñiga de la Escuela Naval

Tercer lugar: R. Michilena de la Asociación de Jóvenes Cristianos

Martillo

Primer lugar: E. Palacio de la Asociación Social de la Juventud. Altura: 22,50 metros.

Segundo lugar: Marinero R. Mendoza de la Escuela Naval

Tercer lugar: Marinero P. Rodríguez de la Escuela Naval

Lanzamiento de jabalina

Primer lugar: R. Michilena de la Asociación de Jóvenes Cristianos. Distancia: 43 metros.

Segundo lugar: Oficial de Mar T. Ugarte de la Escuela Naval

Tercer lugar: L. Basurto de la Asociación de Jóvenes Cristianos

Carreras por equipos

Postas 4x100

Primer lugar: Escuela Naval. Tiempo: 44 4/5 segundos (récord).

Postas 4x400

Primer lugar: Escuela Naval. Tiempo: 3 minutos 47/25 segundos.

3 000 metros

Primer lugar: Escuela Naval

Decathlon

Primer lugar: E. Gómez Sánchez de la Asociación Social de la Juventud. Con 5 275 puntos.

Segundo lugar: Cadete P. Gálvez de la Escuela Naval

Tercer lugar: Cadete F. Torres Matos de la Escuela Naval

Resumen

La copa "Presidente Leguía" la obtuvo la Escuela Naval con un total de 106 puntos. Segundo lugar: la Asociación Social de la

Juventud con 60 puntos. Tercer lugar: la Asociación de Jóvenes Cristianos con 58 puntos.

Al concluir el primer semestre, el empresario naviero, Alberto Fierro, propietario de un astillero en La Punta, obsequió una falúa a la Armada Nacional, con motivo del aniversario patrio. Dentro de las condiciones pactadas, era que el obsequio fuera disputado entre los equipos de la Escuadra y de la Escuela Naval, para lo cual debían correr en la embarcación donada. Este concurso se llevó a cabo el día 30 de julio y en la prueba final el triunfo correspondió a la Escuela Naval, adjudicándosele definitivamente el trofeo (*Memoria de Marina*, 1927, p. 42).

En su edición de setiembre-octubre de 1927 (pp. 669-670), la *Revista de Marina* publicó una nota informativa dando cuenta no solo del valioso aporte realizado por el capitán de fragata Federico Díaz Dulanto en la determinación de longitudes, sino también transcribiendo la comunicación cursada por el capitán de navío E. T. Pollock, jefe del Observatorio Naval de Washington, avalando esos resultados. Aquí la información:

> "La *Revista de Marina* se complace en publicar, traducida, la comunicación que sobre determinación del Polígono Mundial de Longitudes dirige el Jefe del Observatorio Naval de Washington al Director de la Escuela Naval del Perú. Hay que mencionar que esta determinación de longitudes la efectuó en dicho plantel el joven y prestigioso oficial, capitán de fragata Federico Díaz Dulanto, valiéndose de un astrolabio a prisma y de las señales radiotelegráficas de Annapolis; los cálculos, así como los magníficos resultados obtenidos, fueron publicados en el número 2 de esta publicación correspondiente al presente año. No es de extrañar, pues, la conformidad de los resultados logrados, ya que el comandante Díaz Dulanto une a su competencia profesional una gran práctica en el empleo del astrolabio, instrumento del cual es decidido partidario y al que ha hecho algunas útiles modificaciones. La comunicación en mención dice así:
>
> 'Washington, 3 de junio de 1927
> Del: Jefe del Observatorio Naval de Washington
> Al: Director de la Escuela Naval del Perú
> Vía: (1) Sección de Informaciones
> (2) Misión Naval Americana en el Perú
> Asunto: Longitud Mundial
>
> Estimado Señor Director:
>
> El material enviado al Observatorio Naval de los Estados Unidos, relativo a la determinación de la longitud y de la latitud de la Escuela Naval del Perú por observaciones con astrolabio prismático hace ya algún tiempo que fue recibido, pero se le ha retenido esperando una oportunidad para examinarlo y decidir el método de emplear los resultados.
>
> Esos resultados parecen hallarse muy bien relacionados entre sí y constituirán una valiosa contribución al conocimiento de posiciones geográficas.
>
> La Oficina de Levantamientos Geodésicos y Costaneros de los Estados Unidos, amablemente ha aceptado emprender la tarea de fijar las

longitudes de las Américas y el océano Pacífico y, por lo tanto, he remitido el referido material a esa Oficina para que lo utilice, habiendo también solicitado su devolución al Observatorio Naval al término de los trabajos, porque posiblemente usted deseará conservarlos.
Agradezco a usted el envío a este Observatorio de tan interesantes resultados y espero que la medida con ellos adoptada le sea satisfactoria.
Su atto. y S. S.

E.T. POLLOCK
Capitán de Navío USA".

El 30 de diciembre, tuvo lugar la clausura del Año Académico y, a la vez, la inspección que el Presidente de la República efectuaba anualmente a la institución naval. En esta oportunidad, estuvo acompañado de miembros de los distintos poderes del Estado y de representantes del Cuerpo Diplomático acreditados en la capital. Al término de la inspección, procedió a entregar los diplomas de alféreces de fragata del Cuerpo Único a los cadetes que habían concluido satisfactoriamente sus seis años de estudios y la Espada de Honor al cadete más distinguido de la promoción, Juan Francisco Torres Matos. La lista de egresados fue la siguiente:

Juan F. Torres Matos
Alfredo Freire Villafana
Ernesto Roldán Seminario
Eloy Burga Tejada
Héctor Castro de Mendoza
Águila Pardo
Aurelio Pedraza Fuller
Gustavo Mathey Morillas
Julio A. Raygada de la Carrera

De inmediato, el mandatario hizo entrega del nuevo pabellón construido para satisfacer las necesidades de infraestructura de la Escuela. La bendición del mismo estuvo a cargo del arzobispo de Lima, Emilio Lissón Chávez. Al término de la ceremonia, el comandante Davy pronunció su habitual *Discurso-Memoria* en los términos siguientes:

"Señor Presidente:
Esta es la ocasión de la inspección anual de la Escuela Naval del Perú por el Presidente de la República en su capacidad doble como Comandante en Jefe del Ejército y la Armada. En el mismo día, también tiene lugar la entrega de sus diplomas a los cadetes del último año que han terminado satisfactoriamente los 6 años de instrucción y entrenamiento y son declarados aptos para recibir los despachos de Alféreces de Fragata del Cuerpo Único. En esta inspección hemos aprovechado de la presencia del Primer Mandatario para efectuar la bendición e inauguración del nuevo edificio y los nuevos terrenos, un suceso que tiene real significado histórico, pues abre el camino o un desarrollo más amplio y eficiente para nuestra querida institución. Hoy es un día de felicidad y regocijo.



El presidente Leguía, acompañado del comandante Davy, en visita oficial a la Escuela Naval en octubre de 1923. (Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).



La banda de música de la Escuela Naval ensayando en el patio principal. (Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).

No ha sido nuestra costumbre leer una memoria en esta fecha, en vista que detallamos todas las actividades del año en el informe que damos al Ministro de Marina en cada julio.

Por supuesto, la verdadera escuela es invisible; es una cosa espiritual. Sin embargo, tal vez podamos apreciar algo del adelanto de la escuela invisible por el concepto que nos formemos de lo visible. La primera no puede ser buena a menos que la segunda lo sea también, y viceversa. Esperamos que el resultado de su inspección le haya llevado a la convicción de que hemos trabajado a conciencia desde su última visita oficial y que las secciones visitadas son demostraciones elocuentes de un real y efectivo progreso.

El acontecimiento más destacado en nuestro desarrollo material durante el año actual ha sido la construcción de este magnífico edificio y la ampliación en casi 100% de nuestros terrenos.

Nos hemos esforzado seis años para hacer a la Escuela más adecuada y eficiente, y con excepción del presente, las ampliaciones y modificaciones materiales se han llevado a cabo por nosotros mismos sin ayuda exterior. Con todo, nuestras actividades profesionales –nuestras funciones académicas– se han aumentado más rápidamente que los materiales que nosotros hemos podido proporcionar. Hemos construido en efecto ocho pabellones adicionales y hemos reformado o modificado todo el plantel original. El campo de ejercicios era una laguna y se ha rellenado. Hemos rellenado también todas las calles que rodeaban el terreno original. En suma, todo rincón de que se ha dispuesto en el edificio ha sido aprovechado, encontrándonos al final en una situación sumamente seria por la congestión excesiva que había. Apelamos entonces a nuestro Ministerio y al Supremo Gobierno en demanda de ayuda, la cual fue prometida inmediatamente. Esta promesa se realiza hoy, dos meses antes de la fecha convenida, el primero de marzo de 1928.

Los dormitorios de los cadetes van a pasar al nuevo edificio una vez que salgan los cadetes a su Crucero de Verano, y el espacio dejado en el edificio número uno será ocupado inmediatamente por laboratorios y salones para clases. Departamentos académicos importantes, que hasta ahora se han encontrado sin hogares apropiados, quedarán cómodos y dignamente alojados en la nueva construcción que acabamos de inaugurar. Casi duplicamos el espacio para los ejercicios prácticos de los cadetes y tripulantes, para los nuevos contingentes anuales de reclutas y para la nueva Escuela de Aprendices Navales que funcionará dentro de pocos meses. De veras, yo repito, es un motivo para nuestro regocijo.

La escuela invisible llegará a ser más eficiente y sus ideales y tradiciones más firmemente establecidas en este su hogar más cómodo y más digno.

El nuevo pabellón está virtualmente listo para ocuparse y la distribución del espacio para las diferentes actividades nuestras principiará inmediatamente después de la iniciación del Crucero de Verano. Dentro de dos semanas los pocos detalles que todavía le faltan al edificio para completarlo, serán atendidos.

No hubo una ceremonia de colocación de la primera piedra porque nos parece estar más en armonía con las miras del Supremo Gobierno, realizar una sola ceremonia y esta solamente cuando llega el momento de poder abrir la puerta y entrar a la obra acabada.

Sabemos que este es uno de los edificios públicos en el Perú que están muy bien construidos. Nosotros indicamos el arreglo, distribución y

especificaciones generales del pabellón, y la casa constructora preparó planos y especificaciones minuciosas para una obra de primera clase en todos sus detalles. El contrato se ha cumplido bajo inspección rigurosa y debo agregar que los contratistas han incorporado muchas mejoras que pedimos durante la ejecución de la obra, mejoras que representan para ellos gastos adicionales muy apreciables, sin cobrar un centavo más sobre el precio estipulado en el contrato original. De concreto, concreto–armado, cemento, ladrillo cocido y acero, desde sus cimientos hasta la parte superior de su fachada, este edificio es seguro contra incendios. Debido a su sistema de construcción e instalación, la conservación resultará muy económica. Su vida será de muchos siglos. Casi toda la madera que se ha empleado en la construcción está a la vista en los marcos de las ciento veinticinco ventanas que hay. Los dos salones grandes en los altos solos pueden servir de dormitorios cómodamente para ciento diez cadetes. Sus servicios son completos e instalados con el mejor material disponible y conforme a las mejores normas modernas. Es un edificio digno de la Armada y de la Nación. Posiblemente somos demasiado optimistas, pero nos atrevemos a creer que la Escuela ya no ocupa el segundo puesto entre las otras escuelas navales del mundo de habla castellana, respecto a su presentación material. Todo esto significa también que nuestra Escuela Naval por fin está instalada en su hogar permanente, el centro y la fuente de las mejores tradiciones e ideales de las generaciones de marinos del futuro.

Antes de la inspección de 1928, habremos aumentado el número de cadetes a 90, de acuerdo con el presupuesto de este año. Habremos dado la instrucción intensiva a todo el nuevo personal subalterno para la Armada. Habremos reorganizado las numerosas actividades que el nuevo plantel ya ampliado nos brinda. Habremos mejorado los terrenos mismos y esperamos terminar el rudo trabajo del relleno. Habremos iniciado la Escuela de Aprendices Navales que van a asegurar a la Escuadra una entrega anual de 50 jóvenes que han gozado de un año de educación y entrenamiento y que todavía van a prestar sus servicios en la Armada cuando menos de seis años más. Este personal además de dar a los buques un buen núcleo de personal permanente, deberá formar la base para los oficiales de mar del futuro. Habremos iniciado un servicio de señales horarias radiotelegráficas de alta precisión, de suma utilidad, para mejorar y hacer eficiente toda labor geodésica e hidrográfica y a la vez será útil a todos los barcos que navegan nuestros mares. Será la primera institución de esta magnitud en la costa occidental de Sur América. Estas y otras muchas cosas también esperamos hacer, estimulados, como siempre, por la espléndida cooperación de la Escuadra y la constante ayuda y aliento de nuestro Ministerio y del Supremo Gobierno.

Para los nueve cadetes que reciben sus diplomas hoy y que están para ser alféreces, no tenemos en este momento consejos que dar. Durante sus seis años entre nosotros ellos han absorbido nuestras ideas y nuestros deseos respecto a su vida futura en la profesión. Esperamos que llegarán a la convicción de los hechos, año tras año, mediante la prueba única de nuestra labor, midiendo el grado de perfección a que hemos llegado, en sí mismo en lo referente a la formación del hombre: de carácter militar.

El lema *mens sana in corpore sano* tiene aplicación completa no solo a los individuos sino también a las instituciones humanas. El verdadero hombre es el espíritu, el alma que reside por ahora en su cuerpo material. Decimos siempre que este cuerpo tiene que ser sano y limpio para ser digno de una

mente que debe tener las mismas cualidades. Trabajamos para proveer de alojamientos humanos, que sean impecables y resistentes. Trabajamos para formar las mentes que tengan estas divinas cualidades. He dicho que la verdadera escuela es invisible: es la suma total de estas mentes. La escuela visible en el hogar de este espíritu y conjunto de virtudes y por supuesto es indispensable que sea digno de ellos.

La medida de nuestra eficiencia, frente a nuestra labor puede llamarse el coeficiente espiritual de la institución, y no se puede apreciar en un solo momento sino durante los años por medio de apreciaciones del personal que se ha formado en ella. Que nuestros hijos tengan siempre en cuenta este hecho. Esta escuela invisible es pues una cosa espiritual con sus ideales y tradiciones de conciencia, de lealtad, de resolución, de iniciativa, de abnegación y de verdad. La última cualidad es la base de todo. Es demás mencionar el honor, pues es la consecuencia natural del conjunto.

Aunque la misión inmediata de nuestra tarea es la defensa de las comunicaciones marítimas, es a la vez mucho más amplia, pues debe también formar peruanos diligentes, prácticos y optimistas que sepan dar siempre la bienvenida a cualquier trabajo duro que les imponen el progreso y seguridad de su Patria".

Por su parte, el presidente Leguía pronunció la siguiente alocución:

"Señores:

La inspección que acabamos de practicar, así como los nuevos y hermosos pabellones con los que se ha ampliado este recinto educativo, y que hoy inauguramos, nos dan la medida de lo mucho que se ha trabajado aquí y del progreso que se ha obtenido en el año escolar que hoy clausuramos.

La Marina de Guerra tiene una grave responsabilidad en los países de extensas costas. Y esa responsabilidad se acrecienta en el Perú cuyas regiones naturales son un obstáculo para las comunicaciones durante la paz y constituyen un peligro en los días trágicos de un probable conflicto. La historia nos demuestra, con la elocuencia de las grandes catástrofes, que la falta de una buena Escuadra que hiciera frente a las contingencias bélicas fue el principio del desastre, agravado por la imprevisión de los políticos sin visión del futuro.

Eso fue el Perú de ayer. El Perú de hoy es otro. Mi Gobierno, imbuido del concepto pacifista que, bien entendido, no está en pugna con el desarrollo del instituto armado, se ha esforzado siempre, con especial esmero, en dotar a nuestro Ejército y a nuestra Armada de un personal selecto y capacitado para el buen desempeño de su envidiable misión.

La Escuela Naval, como muy bien lo ha expresado la autorizada voz de su digno director, es una entidad espiritual con sus propios ideales, sus propias tradiciones y una conciencia clara del deber y del honor profesional. En ella se forman los jóvenes cadetes, llamados, en el Perú de mañana, a continuar la obra que el legendario marino piurano, ese Leónidas de nuestros mares, inició ayer sobre las aguas de Angamos.

Señor director:

Tomo, cuidadosa nota de las ideas que sugerís para la mejor marcha de este Instituto; y, al tener la satisfacción de entregar sus diplomas a los cadetes que egresan de esta escuela de patriotismo, hago votos para que con virilidad y abnegación sepan corresponder a las esperanzas que en ellos ha depositado la República".

El año 1928 se inició con el embarque de los cadetes para emprender el tradicional "Crucero de Verano". En efecto, cumpliendo el programa anual de actividades de la Escuadra, el día 3 de enero a las 08:00 horas zarparon del Callao los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* y los submarinos *R-1* y *R-2* con rumbo al norte (ver apartado d del presente capítulo).

Por estos días, la Escuela recibió el donativo de algunas prendas personales pertenecientes al egregio marino, capitán de fragata José Miguel Gálvez Moreno, enviadas por su viuda a través del ingeniero Enrique Gálvez, hijo de ambos. El receptor fue el capitán de navío Germán Stiglich allegado a la familia. Aquí las misivas intercambiadas y publicadas por la *Revista de Marina* en su edición de enero-febrero de 1928:

"Lima, 14 de enero de 1928
Sr. Capitán de navío, D. Germán Stiglich.
Mi muy estimado amigo:
Habiendo mi madre, la Sra. Vda. del Capitán de Fragata, José Gálvez, en el año 1919, obsequiado al Museo de la Escuela Naval, una ampliación fotográfica de él, su espada y un trozo de la lancha que hizo volar durante la guerra con Chile en la bahía del Callao en 1880, quiero ahora tener la satisfacción de añadir a esas reliquias, los tiros de gala que le pertenecían, no dudando que serán de interés para el Museo Naval.
Mucho he de agradecerle que, a nombre de mi familia y del mío propio, haga dicha entrega apreciando debidamente el favor que le solicito.
Muy atentamente, créame su atto. amigo y S. S.

ENRIQUE JOSÉ GÁLVEZ".

"Lima, 14 de enero de 1928
Sr. Dn. Enrique José Gálvez
Ciudad
Muy estimado amigo:
Con orgullo acuso recibo de su tan atenta carta de hoy, por la que se sirve Ud. ocuparme para que a nombre de su Sra. Madre, Doña Enriqueta Vda. de Gálvez y en el de Ud. Presente a la Escuela Naval la preciosa prenda de uniforme que perteneció a su Sr. Padre el capitán de fragata, héroe de la *Independencia* en su combate con la *Janequeo*.
Estoy seguro de que en el Museo Naval de la referida Escuela, la prenda que ahora va a completar la donación valiosa servirá para llenar con la gala de su símbolo y de su historia, cualquier vacío que pudiera haber para integrar no solo el recuerdo del héroe sino la generosidad de los que más estuvieron vinculados a él en sangre y en ejemplo.
Hoy mismo me pondré en contacto con el director de la Escuela para llenar el grato encargo, y, tenga Ud. la seguridad de que me siento enaltecido al ser portador y el vocero de Ud. y de su Sra. Madre, para quien en especial presento a Ud. mis mayores respetos y saludos.
De Ud. afectuosamente,

GERMÁN STIGLICH".

"Lima, 14 de enero de 1928
Sr. Capitán de Navío Director de la Escuela Naval del Perú
Estimado comandante:
He recibido el grato y honroso encargo de poner en manos de Ud. para que sea depositado en el Museo Naval, el simpático recuerdo de los tiros de gala que pertenecieron al capitán de fragata don José Gálvez, héroe del combate entre la *Independencia* y la *Janequeo*, chilena.
La viuda del héroe, doña Enriqueta Vda. de Gálvez, que próximamente debe pasar a Europa, desea, así, completar su donación, y, para ello ha hecho que su hijo, el ingeniero de minas, don Enrique José se apersone a mí trayendo la prenda valiosa. Tal paso ha motivado un cambio de cartas, cuya copia acompaño, para que, si lo tiene Ud. a bien, se sirva darle en la *Revista de Marina* adecuada publicación.
Muy suyo

GERMÁN STIGLICH".

"La Punta, 17 enero 1928
Sr. Capitán de Navío, Germán Stiglich
Lima,
Estimado amigo:
Me es muy grato acusar recibo de los tiros de gala que pertenecieron al malogrado capitán de fragata José Gálvez, de destacada actuación en la guerra con Chile, y cuya viuda, doña Enriqueta Vda. de Gálvez, ha tenido a bien enviarlos por su conducto para que sean depositados en el Museo Naval, completando así con los que hiciera anteriormente, una colección de objetos que recuerdan uno de los hechos brillantes que más honran y enaltecen la gloriosa tradición de la Marina.
Ruego a Ud. comandante Stiglich, trasmitir a la familia Gálvez, nuestro profundo agradecimiento por tan generoso donativo, que pone de manifiesto las bellas cualidades que adornan a la distinguida matrona, dignísima esposa del héroe desaparecido.
Su atto. Y S.S.

CHARLES GORDON DAVY
Capitán de Navío, Director de la
Escuela Naval del Perú".

El 2 de abril, en presencia del ministro de Marina, doctor Arturo Núñez Chávez, del jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante Alfred G. Howe, del director de la Escuela y de los jefes y oficiales de la misma, prestaron el juramento de estilo los 23 nuevos cadetes que ingresaron al plantel por haber alcanzado las más altas notas en el examen de admisión a que fueron sometidos los 147 postulantes. "La *Revista de Marina* felicita a los flamantes cadetes, exhortándolos para que continúen perseverando en sus esfuerzos y puedan seguir más tarde las gloriosas tradiciones de la Armada Nacional", escribió la expresada publicación. La relación de los ingresantes fue la siguiente:

Carlos Teixeira Vela
Alfonso Navarro Romero
Carlos León Pizarro
Hernán Campos de la Guarda
Luis Gonzalo Rivero Romainville
Alejandro Velezmoro Mathews
Raúl Ríos Pardo de Zela
Carlos Secada Más
Luis Castro Reus
Raúl Delgado Espantoso
Manuel Dulanto Gamarra
Guillermo Alejandro Prentice Conti
César González Díaz
Mario Castro de Mendoza
Gastón García Rada
Óscar Ugarteche Bebín
Ricardo Maza Novaro
Rafael Díaz Zumaeta
Atilio Coli Sánchez
Jorge Barreto Alván
Augusto García Calderón Salinas
Jorge Luna Ferreccio
Natalio Sánchez Carvallo

Siguiendo la política de años anteriores, el 3 de mayo se llevó a cabo la Jura de la Bandera de los conscriptos de 1928. Como bien se sabe, anualmente este personal destinado a prestar su servicio militar a bordo de nuestros buques de guerra pasaba primeramente por la Escuela Naval a fin de recibir la primera enseñanza o entrenamiento de instrucción militar y marinera durante un mes. A la ceremonia asistió el ministro de Marina, el Jefe del Estado Mayor General de Marina, los jefes de las distintas dependencias de la Armada y comisiones de oficiales de todas las naves de la Escuadra. "Formado el Batallón en la explanada del edificio N° 1, el Comandante Director presentó al Ministro de Marina al contingente naval de 1928, procediendo en seguida a tomarles el juramento de ley. Concluido el acto, el Señor Ministro dirigió la palabra al personal de marinería, felicitándolo por su correcta presentación, así como por el acto que acababan de efectuar. Terminada esta breve, pero significativa ceremonia, el Batallón desfiló al campo de ejercicios, a donde se le pasó revista, pasando luego a realizar maniobras militares y ejercicios gimnásticos. De inmediato, entonaron las notas del Himno Marinero, con lo cual concluyó la actuación" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, mayo-junio de 1928, año XIII, N° 3).

El 4 de julio, se inició el VI Campeonato Regional de Atletismo. "Otra vez los atletas de la Escuela ocuparon el puesto máximo de esta magna e interesante justa deportiva, aumentando así un laurel más a la corona formada en seis años de intensa competencia, prestando todo su contingente de energías y entusiasmo. Este año, la lucha ha sido más tenaz, como puede observarse en el cómputo final, pero el espíritu y constancia de nuestros atletas ha hecho que siempre la Escuela Naval del Perú quede en el puesto que siempre debe ocupar", comentó la *Revista de Marina* en su edición de julio-agosto del indicado año. Los premios obtenidos por la Escuela –de acuerdo a lo consignado por dicha publicación– fueron:

– Una copa por haber alcanzado el mayor puntaje en el Campeonato con un total de 77 puntos, convirtiéndose en la Institución Campeona. El segundo lugar lo ocupó la Asociación de Jóvenes Cristianos.
– Un trofeo por haber vencido la carrera de postas de 4x100 en equipo, integrado por los cadetes Pedro Gálvez, Miguel Torres, Fernando Ordóñez y el marinero Raúl Mendoza.
– Un trofeo por haber triunfado en la carrera de postas de 4x400 en equipo, integrado por los cadetes Pedro Gálvez, Florencio Teixeira, Miguel Torres y Samuel Noya.
– Una medalla de oro para cada uno de los dos siguientes cadetes: Pedro Gálvez y Dante Capella que batieron los récords de 400 metros con vallas y triple salto, con 59 segundos 2/5 y 12, 63 metros, respectivamente.

A raíz de este nuevo triunfo colectivo e individual de los representantes de la Escuela Naval, ella se hizo acreedora de las felicitaciones que a continuación se consignan:

De la Escuela Militar de Chorrillos:

"Chorrillos, 23 de julio de 1928

Señor Capitán de Navío, Director de la Escuela Naval del Perú:

Una vez más, la Escuela Naval del Perú ha obtenido los laureles de la victoria en el Campeonato Regional de Atletismo finalizado el día de ayer, conquistando el primer puesto en lucha tenaz y noble, evidenciando el empeño entusiasta para conseguirlo de los oficiales, cadetes y marinería del Instituto de su digno mando.

El suscrito, haciendo honor a la brillante actuación del personal a sus órdenes en el campeonato antedicho, cumple con el gratísimo deber de enviarle sus más sinceras felicitaciones.

Aprovecho de esta oportunidad, para reiterarle los sentimientos de mi más distinguida consideración y estima personal.

Dios guarde a usted,

El General Director de la Escuela Militar
JOSÉ LUIS SALMÓN".

El ministro de Marina, Arturo Núñez Chávez de visita en la Escuela Naval en mayo de 1928.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



El ministro de Marina haciendo un brindis en la Dirección de la Escuela.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Del Club de Regatas "Unión":

"La Punta, 23 de julio de 1928

Señor Capitán de Navío don Charles Gordon Davy, Director de la Escuela Naval del Perú:

Nos es muy grato dirigirle la presente, para expresarle nuestra congratulación más sincera por el legítimo triunfo obtenido por el equipo de atletas de ese Primer Instituto Naval de la República en el reciente Campeonato Regional.

Está fuera de duda que la eficiente dirección de la Escuela ha sabido imprimir en el valioso contingente que cursa la noble carrera naval, el espíritu que ha demostrado en esta nueva oportunidad para lograr una vez más el título de Campeones de Atletismo del Perú.

Con sentimientos de nuestra especial deferencia, nos es honroso repetirnos de usted sus seguros servidores

Atentamente,

EUGENIO RAYGADA DE LA FLOR
ALBERTO MEDELIUS
Presidente
Secretario".

Del Callao Longo Club:

"Callao, 27 de julio de 1928

Señor Capitán de Navío don Charles Gordon Davy, Director de la Escuela Naval del Perú:

El hermoso y legítimo triunfo conquistado por ese plantel, al obtener otra vez el título máximo en el Campeonato Regional de Atletismo en el presente año, en confrontación tenaz y noble, ponen de manifiesto el entusiasmo, la disciplina y la perseverancia de los magníficos atletas que posee esa Escuela que tan acertadamente está bajo su digna dirección.

Nuestra representada se congratula en felicitar efusivamente, tanto a usted Señor Director, como a los participantes de dicho Campeonato, por su brillante actuación deportiva como merecidos y dignos caballeros.

Sin otro particular, Señor Director, rogamos a usted se sirva aceptar las seguridades de nuestra más distinguida consideración y deferencia personal.

Dios guarde a usted,

FRANCISCO D. GARVIZO
Presidente".

Del Concejo Provincial del Callao:

"Callao, 27 de julio de 1928

Señor Director de la Escuela Naval del Perú:

La Comisión de Fiestas Patrias del Concejo Provincial, que presido, ha tenido a bien acordar un premio consistente en una Medalla de Oro a esa Escuela, por los triunfos obtenidos en el Campeonato Regional de Atletismo, durante los últimos seis años, por lo que me es muy grato invitar a usted a la entrega de dicho premio que tendrá lugar el día 29 del presente, a las 15:30 horas en el local del Teatro Municipal de esta localidad.

Aprovecho esta oportunidad, para ofrecer a usted los sentimientos de mi más distinguida consideración personal.
Dios guarde a usted,

ALBERTO TAVOLARA
Alcalde".

Del Comité Olímpico Peruano:
"Lima, 13 de agosto de 1928
Señor Capitán de Navío, Charles Gordon Davy, Director de la Escuela Naval del Perú:
Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de hacerle conocer la felicitación que el Comité de mi Presidencia ha acordado enviar a la Escuela Naval del Perú, por su brillante triunfo obtenido en el último Campeonato Regional de Atletismo y por la correctísima presentación de sus atletas en el desfile de honor que tuvo lugar el 29 de julio en el Estadio Nacional.
Asimismo, comunico a usted que en la sesión celebrada el 10 del presente, se ha creado por el Comité Olímpico Peruano el 'Trofeo Olímpico Peruano', para adjudicarlo a la entidad deportiva o persona que se haya distinguido de manera notable, durante el año, en la práctica del deporte.
El trofeo mencionado será entregado a la Escuela de su digna dirección por su eficiente labor deportiva durante el año 1928, como un premio al alto espíritu deportivo que anima a su personal, puesto en evidencia durante seis años consecutivos.
Oportunamente, me será grato comunicarle el día que, en espectáculo público y solemne, le será entregado el 'Trofeo Olímpico Peruano'.
Aprovecho la oportunidad, para reiterar a usted las muestras de mi distinguida consideración.
Dios guarde a usted,

HÉCTOR MERCADO
Presidente".

El día 20 de setiembre, la Escuela fue visitada por un grupo de oficiales de la Real Marina Italiana. "El importante grupo de instrucción, que ha hecho un viaje redondo en el elegante transatlántico *Orazio*, permaneció varias horas en el local recorriendo sus diversos compartimentos. Estuvieron acompañados por el director y subdirector del plantel, así como por el ayudante del jefe del Estado Mayor General de Marina. Los ilustres visitantes en todo momento expresaron su admiración y complacencia por lo observado" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, setiembre-octubre de 1928, año XIII, N° 5).

A la semana siguiente (28 de setiembre), se llevó a cabo a bordo del B.A.P. *Coronel Bolognesi* el ejercicio de artillería por los cadetes navales, "los cuales practicaron la escala de fuego con cañones de 152 mm., por piezas y por salvas, demostrando pericia en los tiros, tanto por los impactos obtenidos como

por la disciplina de fuego que se observó durante todo el prolongado ejercicio", comentó la citada publicación.

Dos meses después (25 de noviembre), de tránsito por el Callao a bordo del vapor *Orduña*, visitaron la Escuela los oficiales de la Marina Chilena que viajaban a Inglaterra para perfeccionarse en las especialidades a que se les había designado. Fueron atendidos personalmente por el director y por los oficiales del plantel, con quienes recorrieron todas las dependencias e instalaciones.

Al mes siguiente (29 de diciembre), se llevó a cabo la clausura del Año Académico y, al mismo tiempo, la inspección anual de la Escuela realizada por el presidente Leguía; en esta ocasión, asistió acompañado del ministro de Marina, de representantes de las Cámaras Legislativas, de personalidades del Cuerpo Diplomático, del jefe del Estado Mayor General de Marina, de jefes y oficiales de la Armada y de numerosas personas especialmente invitadas para tan importante evento. Aquí el comentario de la *Revista de Marina* en su edición de noviembre-diciembre:

> "Cumpliendo el programa de la clausura e inspección oficial, los cadetes realizaron un ejercicio de artillería, procediéndose en seguida a la lectura de la *Memoria* anual por el Señor Director y a la entrega de títulos a los cadetes últimamente graduados. Los nuevos alféreces de la promoción del año que finaliza son los siguientes:
>
> Franklin Pease Olivera
> Luis Edgardo Llosa González Pavón
> Pedro José Gálvez Velarde
> Francisco Elías Tudela Salmón
> Miguel Chávez Goytizolo
> Óscar Hubner Quiroz
> Ricardo Velezmoro Matheus
> Florencio Teixeira Vela
> Edmundo Guzmán Barrón
> Carlos Granadino Mujica
> Federico Valle Riestra Carbo
> Carlos Soyer"
>
> La Espada de Honor, premio que otorga la Escuela Naval por concepto de Carácter Militar, la obtuvo el cadete naval del 6° año, Franklin Pease Olivera".

En esta ocasión, el comandante Charles Gordon Davy, director del plantel, pronunció el siguiente *Discurso-Memoria*:

> "Señor Presidente:
>
> Una vez más séame permitido manifestar al jefe Supremo de la Armada Peruana nuestro agradecimiento por habernos acordado una inspección minuciosa del modesto plantel que sirve del hogar material en que luchamos con los numerosos problemas que acompañan siempre a la tarea de educar jóvenes y formarles hombres. Damos las gracias más sinceras no solo al Supremo Gobierno sino también a nuestro Ministerio por la ayuda constante con que hemos contado durante el año 1928.

Es nuestro deber también hacer saber a todos, que hemos gozado continuamente de la cooperación desinteresada de la Escuadra y demás servicios de la Armada. Ni debemos omitir palabras de gracias para las dos Comisiones de Marina del Congreso que han demostrado en toda ocasión su preocupación por nuestro bienestar, así como para el público que nos alienta siempre en nuestro rol de cuidar y desarrollar, sus propios hijos.

Nuestros pedidos se han hecho siempre no para satisfacer la vanidad sino para satisfacer las verdaderas necesidades. Vivimos dentro de un presupuesto modesto y así queremos vivir. El ambiente de buen orden, limpieza inmaculada y sencillez espartana conduce más a la perfección de marinos y ciudadanos prácticos que lo lujoso. Buena luz, buena ventilación, sin rincones oscuros en cualquier parte, todo esto nos ayuda para crear hombres francos y abiertos. Los microbios de la intriga decepción y pesimismo fugan siempre del hogar impecablemente limpiado y bañado en la sana luz de franqueza.

En la inspección del año pasado tuvo lugar la bendición de la nueva ampliación. Usted mismo la dedicó. En la inspección de hoy ustedes han podido presenciar el nuevo edificio y el nuevo terreno dedicados últimamente a sus importantes finalidades. Fueron utilizados durante todo el año. Actualmente no sabemos cómo hemos podido funcionar en los años pasados. La ampliación ha resuelto mil problemas materiales. La eficiencia misma de la institución entera ha aumentado enormemente. Es casi imposible creer que solamente hace 18 meses había una laguna de agua salada donde hoy encontramos el espléndido edificio N° 2, sus explanadas, pasadizos, jardines y campos de ejercicios. Al poder ocupar el nuevo edificio pudimos iniciar las mejoras en las instalaciones del edificio N° 1, donde funciona la mayor parte de las actividades académicas de los cadetes. Por fin había sitio para la Escuela de Aprendices Navales.

Esta nueva escuela está en plena labor desde hace ocho meses. Cuando se publicó el primer aviso respecto al decreto supremo que la creó, más de mil jóvenes llegaron a la Escuela pidiendo su nombramiento para ocupar las cincuenta vacantes. Hasta ahora la Escuela es un éxito. Aprovechando de las lecciones prácticas que nos ofrece la experiencia, es nuestro deber mejorar este importante servicio de año en año.

Se cree que no existe otra escuela de esta naturaleza en el mundo de habla española. Todos estos aprendices ingresaron a la edad de dieciséis años y todos tienen que servir a la Armada cuando menos seis años. El año de instrucción y entrenamiento es lo mismo para todos, con la finalidad de darles una buena base, de formar un grupo homogéneo y de crear entre ellos un espíritu de cuerpo sano y fuerte. El objeto es la formación de los oficiales de mar del futuro, entre las diferentes especialidades, para los buques de la superficie, los submarinos y las fuerzas aéreas navales. Es justo reconocer, en esta ocasión, el hecho de que estos muchachos han respondido a nuestros esfuerzos de una manera que han superado nuestras esperanzas más optimistas.

Todavía estamos en la evolución progresiva de reinstalación de diferentes laboratorios. Antes de iniciar el año académico de 1929 de los cadetes, esperamos tener los nuevos laboratorios de electricidad, química y de señales horarias eficientemente establecidos y listos.

Podemos creer atender con nuestros propios recursos a casi todas las numerosas necesidades materiales que demandan el funcionamiento y

desarrollo de la institución. Pero hay una necesidad imperiosa de que se ha tratado no solo en la *Memoria* del señor Ministro de Marina sino también en el *Mensaje* anual del señor Presidente de la República, la que puede atenderse solamente con la ayuda del Supremo Gobierno. El actual muelle de la Escuela va a tener muy poco tiempo más de vida útil. Por su muy limitada prolongación, quedamos aislados durante algunos días de cada mes de nuestro propio elemento, la mar. Durante las bravezas (y estamos en la zona más acentuada) las olas se rompen más allá del extremo del muelle imposibilitando el uso de embarcaciones. El muelle de fierro que tenemos representa un gasto apreciable para su conservación y ahora ha llegado a un estado que apenas merece más gastos de fondos y mano de obra. Sería una verdadera economía construir un buen muelle de concreto de buena prolongación con su laguna abrigada para el manejo de embarcaciones en toda seguridad. Una obra de esta naturaleza sería eterna y el gasto, aunque grande, se haría una sola vez. Esta construcción será un trabajo de ingeniería difícil y por este motivo, con todo respeto, sugiero la conveniencia de iniciarla mientras se efectúan las estupendas obras portuarias del Callao, para aprovechar económicamente de los elementos materiales y personales que ahora están disponibles. El momento es sumamente propicio.

Dentro de pocos momentos doce cadetes navales van a tener la honra de recibir de manos del señor Presidente de la República sus diplomas de graduación que les dan el derecho a sus despachos como alféreces del Cuerpo Único. Estos jóvenes ingresaron a la Armada como Cadetes Navales después de un concurso en que tomaron parte casi diez veces más postulantes que había vacantes. Ellos han cursado satisfactoriamente los seis años académicos de instrucción y entrenamiento práctico. Han efectuado cuatro cruceros intensivos en la Escuadra: un total de doce meses de entrenamiento a bordo; han tenido tres meses de instrucción en la Escuela de Hidroaviación. Han sido aprobados en los doce exámenes finales de los dos términos de cada año académico y han rendido seis exámenes físicos anuales. Ahora los declaramos aptos física y profesionalmente para ser oficiales. No son expertos ni especialistas. Nuestra misión es distinta. Hemos laborado para hacerles caballeros instruidos, perfectamente doctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritus más bien prácticos que académicos, con lealtad inalterable hacia su patria, con cimientos formados por principios de instrucción sobre los que la experiencia adquirida en adelante podrá edificar el oficial naval completo. No debemos intentar más. Esta es la misión de cualquier Escuela Naval o Militar. Nuestra tarea es muy distinta a la de una Universidad. Aquí tenemos que formar un tipo único y preconcebido: un tipo moral, físico e intelectual. Homogeneidad es lo que queremos alcanzar. La Escuela Naval es más que la cuna de la Armada. Podemos decir también que es el cuño. Los tejidos físicos, intelectuales y morales de ellos han tenido que sujetarse a la presión inexorable del acero de este cuño. A veces les ha dolido duramente, pero son más hombres por los dolores mismos que han sufrido.

No les exigimos a los Cadetes graduados prestar otro juramento. Ellos, a su ingreso a la Escuela y Armada, han jurado por Dios y la Patria defender fielmente el honor y prestigio del Perú donde y cuando fuere necesario. Obligarles volver a jurar, según nuestro criterio, sería más que absurdo y

superfluo, sería hasta inmoral, pues su primer juramento les impone las sagradas obligaciones que quedan en vigencia completa hasta la tumba misma.

Esta institución está todavía en la primera etapa de su evolución. Con toda modestia nos atrevemos a creer que es un pequeño componente de la nueva patria. Como tal, tiene en miniatura muchas analogías de los problemas de la evolución del conjunto de qué forma parte. El problema no es simplemente ir adelante, es también conservar lo que se ha iniciado y evitar que se deshaga lo que se ha hecho. A veces, esta fase de nuestra tarea es más difícil que cualquier otra. En nuestra Escuela hay todavía muchos desperfectos, y durante cada año de trabajo cometemos muchos errores; sin embargo, creemos que es una verdad que nuestros desperfectos van disminuyéndose y que mediante la experiencia dura que tenemos, los errores de omisión y comisión están llegando a ser menos numerosos. De todos modos, aquí hay un núcleo de personal que está luchando a vivir y trabajar de acuerdo con las magníficas tradiciones navales, y a cumplir con su sagrada misión la formación de hombres".

A su vez, el presidente Leguía contestó con el siguiente expresivo discurso:

"Señor Director de la Escuela Naval

Señores:

La minuciosa inspección que acabamos de realizar demuestra, en forma elocuente, el notable adelanto de esta institución, piedra angular de nuestra Marina de Guerra.

La Escuela Naval tiene múltiples y muy útiles fines. No solo persigue el adiestramiento de los jóvenes en las prácticas de su profesión. Su tarea es mucho más vasta: debe convertirles de jóvenes en hombres, hacerles caballeros en la más alta acepción de la palabra, adoctrinarles en la verdad, en la rectitud y en el honor, a fin de que, una vez egresados de ella, sepan mantenerse fieles, durante toda su vida, al juramento que hicieron, por Dios y por la Patria de defender el prestigio del Perú y sus banderas donde y como fuere necesario.

Esta Escuela, hogar material y moral de las generaciones jóvenes de nuestra Marina, realiza eficientemente todas esas nobles funciones. Cierto es que, en su evolución progresiva, siente todavía algunas necesidades que Vos, señor Director, acabáis de enumerar sucintamente; pero, para satisfacerlas, mi Gobierno está resuelto, siempre dentro de la previsión del Erario Público, a prestarle su apoyo más eficaz.

Este año, acaso como en ninguno de los anteriores, la Escuela Naval del Perú ha realizado, con el concurso de sus oficiales, de sus cadetes y de su tripulación, el aforismo inglés, hermoso y sabio: trabajar sesenta minutos en cada hora de trabajo, y esto equivale a decir que ha hecho una labor insuperable.

Señor Director:

Me complace sobremanera comprobar el floreciente estado de este Instituto, debido principalmente a vuestra acertada dirección. Os felicito por ello de todas veras. Y antes de entregar sus diplomas de graduación a los Cadetes que, mediante su contracción y aprovechamiento se han hecho acreedores a ellos en el último año de sus estudios, permitidme exhortaros a todos vosotros para que os mantengáis, como hasta hoy, en el laudable afán de trabajo para realizar el bello ideal de que

> nuestra Marina sea una de las mejor preparadas y más competente de la América del Sur".

Por estos días, a iniciativa del general Gerardo Álvarez, senador por Tumbes, la Cámara de Senadores concedió un voto de aplauso a la Escuela Naval "por su creciente desarrollo y por haberse convertido en un instituto de enseñanza modelo, el primero de su género en Sudamérica". Por su parte, en el *Mensaje* de ese año, el presidente Leguía manifestó en términos complacidos: "Nuestro plantel de enseñanza naval continúa dirigido inteligentemente por el capitán de navío, don Charles Gordon Davy, y la instrucción técnica y práctica que allí reciben los alumnos está a la altura de la más adelantada que se imparte en las naciones europeas. Por exigirlo las crecientes actividades de la Escuela, ha sido ensanchado el local con un magnífico edificio de dos pisos construido a la moderna. La Estación Mareográfica del Callao, a cargo de este Instituto, funciona con toda regularidad y contribuye con eficacia al estudio de los fenómenos sísmicos. La labor didáctica de la Escuela se extiende a todo el personal de la Armada. En ella se editan la *Revista de Marina*, manuales, textos y obras profesionales de la más alta calidad. A este último género, pertenece el novedoso e interesante libro *Astronomía y Navegación*, cuya autoría corresponde al capitán de corbeta, José Félix Barandiarán. El muelle de la Escuela exige renovación; próximamente se os demandarán los fondos necesarios para esa obra. Asimismo, os recomiendo desde ahora la aprobación de la partida presupuestal destinada a nivelar el régimen de propinas de nuestros cadetes, semejante al que perciben los cadetes de la Escuela Militar".

Finalmente, el ministro de Marina, doctor Arturo Núñez Chávez, en su *Memoria* anual expresó con toda amplitud y claridad lo siguiente acerca del funcionamiento y marcha del plantel:

> "La labor desarrollada por la dirección de la Escuela Naval, aunada al entusiasmo y contracción del personal docente de ese Instituto, han hecho que su estado actual sea ampliamente satisfactorio. Por eso, apreciando con toda imparcialidad la labor de mantener buen orden y permanente progreso, hay que decir que ella no solo resulta muy dura, sino que demanda un permanente y enorme esfuerzo por parte de sus autoridades. Sin embargo, en lo que respecta a los cadetes, hay que manifestar lo siguiente: los cadetes son jóvenes sanos, son la crema de la juventud; no obstante, en muchos de ellos se nota que no han merecido disciplina de ninguna clase en sus hogares. En consecuencia, es difícil plantar los elementos necesarios de método, buen orden y cooperación entre jóvenes que efectivamente han ingresado a una institución como esta, habiendo vivido indisciplinadamente hasta el momento de su ingreso. Es superfluo decir que un joven que no practique intuitivamente buen orden, adecuado

método y esmerada disciplina en todos los detalles de su vida, no podrá demostrar que, en el futuro, se convertirá en un verdadero marino.
Durante muchos años, los cadetes de la Escuela Militar han gozado de una propina semanal y los diplomados han recibido siempre su primer equipo completo de oficial. Se planteó lo mismo para los cadetes navales en el Presupuesto de 1928, pero se suprimió la Partida por el Congreso. No parece justo hacer esta concesión a favor del Ejército y negársela a la Marina. Se ha vuelto a incluir esta Partida en el Presupuesto para 1929 y se espera que el Congreso, con justo y patriótico criterio, acoja la urgencia de esta recomendación.
La Escuela Naval desempeña, entre otras, las siguientes funciones:

- Formación e instrucción de los cadetes navales
- Entrenamiento de los futuros oficiales de Marina
- Entrenamiento de los oficiales de mar
- Recepción y entrenamiento de los contingentes navales
- Entrenamiento y selección de los aprendices navales
- Dirección del Servicio de Comunicaciones Navales
- Exámenes de promoción de la oficialidad de la Armada
- Exámenes del personal de la Marina Mercante
- Redacción e impresión de libros y manuales profesionales
- Funcionamiento y mantenimiento de la batería de defensa y saludos
- Laboratorio para pruebas de agua, lubricantes y combustibles
- Señal de la Hora Oficial de la República
- Servicio de señales horarias para el Callao
- Servicio de conservación y arreglo de cronómetros
- Publicación de la *Revista de Marina*
- Funcionamiento y mantenimiento de la Estación Mareográfica del Callao.
- Funcionamiento y mantenimiento del faro de La Punta".

El año 1929 se inició con el viaje de instrucción de los cadetes de la Escuela. En efecto, el 2 de enero, conforme al plan general trazado por la Superioridad Naval, zarparon del Callao con rumbo a Balboa los B.A.P. y los submarinos llevando a bordo a los cadetes navales de 1°, 2°, 3° y 4° año (ver apartado d del presente capítulo).

Días después, la Escuela recibió la visita del capitán J. P. Ault, comandante del bergantín-goleta *Carnegie*, de nacionalidad italiana. Arribó al Callao el 14 de enero y permaneció hasta el 5 de febrero, trayendo a bordo a una importante Comisión Científica de viaje por el continente americano. "El capitán Ault recorrió todos los compartimentos del plantel en compañía de los comandantes Charles G. Davy, Alejandro G. Vinces y de todos los oficiales del Instituto, quedando gratamente impresionado de los adelantos observados", informó la *Revista de Marina* en su edición de enero-febrero de ese año.

El 24 del mismo mes, se instaló en los talleres tipográficos de la Escuela una moderna máquina impresora Lanston Monotype

adquirida de la renombrada Casa Sanmarti y Compañía de Lima. "El presente número de nuestra Revista es el primer trabajo que hacemos con esta nueva máquina, la cual ha venido a salvar muchas deficiencias y, sobre todo, a mejorar definitivamente la labor encomendada a nuestros talleres", comentó la indicada publicación.

Durante los meses de enero y febrero, la marinería de la Escuela Naval se dedicó a la práctica del ejercicio de tiro de fusil, a fin de seleccionar al personal que participaría en el "Campeonato de Tiro 1929" a realizarse en Lima en el mes de marzo.

A mediados del mes de marzo, tuvo lugar el concurso de admisión de los nuevos cadetes navales. En efecto, de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento General de la Escuela, se llevaron a cabo las pruebas de capacidad física y de instrucción teórica (conocimientos). Se presentaron 120 postulantes para cubrir las 19 vacantes declaradas para ese año. Los candidatos que obtuvieron los más altos promedios generales (en una rigurosa selección), se hicieron acreedores a ocupar las vacantes mencionadas. Ellos fueron:

Eduardo Vila Salcedo
Aníbal Puccio Arias
Carlos Frías Saralegui
Arturo López Jiménez
Enrique Carbonell Crespo
Augusto Burga Burgos
Luis M. Ponce Arenas
César Duarte Colichón
José Carlos Cosio Zamalloa
Ramiro B. Ramírez Piérola
José Rodolfo Barreto Gutiérrez
Alfredo Castillo Talavera
Juan Ostoja Diminich
Carlos Zapater Vantosse
Neptalí Calderón Martínez
Luis Pedraza Fuller
José Namihas Meshali
Alberto Merino González del Valle
José Manuel Villavisencio Tafur
Alfredo Silva Boggiano

Habiéndose autorizado posteriormente dos nuevas vacantes, ellas fueron ocupadas por los postulantes que habían ocupado los puestos 20 y 21 en el orden de mérito, respectivamente: Carlos Llosa Paredes y Alejandro Soldi Le Bihan. El juramento de los flamantes

cadetes, incluyendo a estos últimos, se llevó a cabo el 1° de abril, ceremonia a la cual asistieron el ministro de Marina, doctor Arturo Núñez Chávez, el embajador de los Estados Unidos, jefes y oficiales de la Armada y del Ejército. Antes de proceder al juramento de ley, el director de la Escuela dio lectura a un conceptuoso discurso.

Concluida la ceremonia del juramento, el ministro de Marina dirigió la palabra a los nuevos cadetes, "felicitándolos por su ingreso a la Escuela y exhortándolos a hacerse dignos, mediante el cumplimiento del deber, de proseguir las honrosas tradiciones de la Marina de Guerra Nacional y de pensar en el progreso y la seguridad del país" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, marzo-abril de 1929, año XIV, N° 2).

De acuerdo al programa anticipadamente establecido, el contingente de los conscriptos navales de 1929 estuvo sometido a un intenso periodo de entrenamiento antes de ser distribuido a las distintas unidades de la Escuadra. El citado contingente prestó juramento el 3 de mayo; a esta ceremonia asistieron: el ministro del Ramo, el Jefe del Estado Mayor General de Marina, jefes y oficiales de la institución naval y las autoridades políticas, militares y eclesiásticas del Callao. Después de la entrega de los diplomas respectivos, el comandante Charles G. Davy, director de la Escuela, pronunció el siguiente discurso:

"Señor Ministro:

Actualmente nuestra institución comprende cuatro Escuelas distintas, combinadas de tal manera que cada una tiene una repercusión benéfica en las demás. Los miembros de la Plana Mayor constituyen una escuela, en que cada uno tiene que educarse y entrenarse en materias y actividades señaladas, siguiendo una doctrina bien definida para el conjunto. Los Cadetes constituyen la escuela para la formación de los oficiales del futuro. Los Aprendices Navales serán los especialistas del mañana, en las planas menores de los componentes de la Marina. Todos los Conscriptos de cada año tienen que pasar algunas semanas aquí, antes de su repartición, dedicados exclusivamente a una educación y entrenamiento básico. Los elementos materiales y espirituales de nuestra querida Escuela son aprovechados por todos. Nos parece un plan eficiente y sumamente económico esta concentración de cuatro entidades para forjar hombres bajo un techo común.

Una vez que concluyó la ampliación del plantel en diciembre de 1927, por primera vez pudimos aplicar seriamente nuestros esfuerzos para la creación de la Escuela de Aprendices Navales, la cual, como está organizada, creemos que es la única en la América Latina. Aproximadamente mil jóvenes vinieron aquí en mayo de 1928 para ingresar a la nueva Escuela. Cincuenta jóvenes de 16 años de edad fueron escogidos por medio de un riguroso concurso; de ellos, 48 acaban de terminar satisfactoriamente su entrenamiento y educación. Anteriormente se ha explicado que la Escuela de Aprendices no es, ni debe ser, una Escuela de Especialidades. El fruto de ella tiene que ser sano y homogéneo, sobre todo homogéneo,

con cimientos formados por principios de instrucción sobre los que, la experiencia adquirida en el ejercicio de su especialización, que está por iniciarse, podrá edificar al oficial de mar completo.

Basta decir, por ahora, que el primer año de la Escuela de Aprendices ha sobrepasado nuestras expectativas más optimistas. Durante más de un mes los Aprendices Navales, dirigidos por sus respectivos instructores, se han encargado del entrenamiento entero de los reclutas o conscriptos. Todos estos jóvenes han tenido la oportunidad más favorable de aprender cómo mandar y manejar hombres. Su actuación ha alcanzado un verdadero éxito. La preparación básica que compone el Batallón que acaba de prestar juramento, ha corrido exclusivamente a cargo de los aprendices: una faena importantísima con innumerables ventajas recíprocas. Es mi deber felicitar al Comandante de Cadetes y Marinería, al Jefe, instructores e instructores auxiliares de la División de Aprendices y a los aprendices mismos por el verdadero éxito que ha coronado sus intensas labores.

Vamos a repartir a nuestros diplomados por grupos, escogidos según sus aptitudes, para iniciar su especialización conforme al plan siguiente:

- 10 a la Escuela de Hidroaviación de Ancón
- 10 a la Escuela de Torpedistas
- 13 al B.A.P. *Almirante Grau*, para especialización en maniobra y artillería.
- 15 a la Escuela de Electricidad y Radio, que está por instalarse aquí en la Escuela Naval.

Agradecemos a la Superioridad Naval por la ayuda constante que hemos gozado desde la fundación de esta nueva entidad. Agradecemos a la Escuadra y a todas las dependencias de la Armada por su cooperación en todo momento y por su manifestación tan decidida de llevar a cabo con entusiasmo la especialización que está por principiar. A los Aprendices que van a dejar esta Escuela, les deseamos felicidad y suma utilidad en sus nuevas labores y les digo que la puerta de la Escuela Naval está abierta siempre a sus hijos y, sobre todo, para esta la primera promoción de la Escuela de Aprendices Navales".

Al final del mes de julio, conforme a lo establecido en el Reglamento de la Escuela, se verificó el Campeonato Interno de Atletismo, en el cual participaron los cadetes navales, los aprendices navales y el personal de marinería del plantel. El 10 de agosto tuvo lugar la ceremonia de repartición de premios a los ganadores, con la asistencia del Jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante William Pye. Los premiados fueron los siguientes:

100 metros planos

Primer lugar: Cadete del tercer año, José G. del Castillo. Tiempo: 11 seg. 1/5. Diploma.

200 metros planos

Primer lugar: Cadete del tercer año, José G. del Castillo. Tiempo: 24 seg. 3/5. Diploma.

400 metros planos

Primer lugar: Cadete del segundo año, Augusto García Calderón. Tiempo: 57 seg. Diploma.

800 metros planos

Primer lugar: Cadete del segundo año, Augusto García Calderón. Tiempo: 2 min. 14 seg. 4/5. Diploma.

1 500 metros planos

Primer lugar: Cadete del cuarto año, Julio Gianotti. Tiempo: 4 min. 46 seg. 1/5. Diploma.

5 000 metros planos

Primer lugar: Cadete del cuarto año, Julio Gianotti. Tiempo: 18 min. 26 seg. 2/5. Diploma.

110 metros con vallas

Primer lugar: Cadete del cuarto año Juan Freundt. Tiempo: 18 seg. 4/5. Diploma.

400 metros con vallas

Primer lugar: Cadete del cuarto año, Juan Freundt. Tiempo: 1 min. 7 seg. 4/5. Diploma.

Salto alto

Primer lugar: Cadete del quinto año, Manuel Vargas. Altura: 5'. 02. Diploma.

Salto largo

Primer lugar: Cadete del cuarto año, Alfonso Pareja. Distancia: 5 m. 40 cm. Diploma.

Triple salto

Primer lugar: Cadete del cuarto año, Manuel O'Brien. Distancia: 11 m. 69 cm. Diploma.

Salto de garrocha

Primer lugar: Cadete del segundo año, Francisco Secada. Altura: 9'. Diploma.

Lanzamiento de bala

Primer lugar: Cadete del primer año, Natalio Sánchez. Distancia: 10 m. 85 cm. Diploma.

Lanzamiento de disco

Primer lugar: Cadete del primer año, Alejandro Soldi. Distancia: 28 m. 90 cm. Diploma.

Lanzamiento de jabalina

Primer lugar: Marinero José Castro. Distancia: 30 m. 07 cm. Diploma.

Martillo

Primer lugar: Marinero José Castro. Distancia: 15 m. 35 cm. Diploma.

Los atletas marineros Julio Chávez y Vicente Clavijo recibieron medallas de oro y diplomas por haber batido los récords nacionales en disco y martillo, con 35 m. 20 cm. y 35 m. 05 cm., respectivamente.

Las copas de plata, que, por ser premios colectivos, quedaron en las vitrinas de las respectivas aulas, siendo distribuidas de acuerdo con los resultados obtenidos, como sigue:

Copa vallas

Aula del cuarto año (cadete Juan Freundt).

Copa 100 y 200 metros

Aula del tercer año (cadete José G. del Castillo).

Copa 400 metros

Aula del segundo año (cadete Augusto García Calderón).

Copa 800 y 1 500 metros

Aula del cuarto año (cadetes J. Gianotti y S. León).

Copa garrocha y jabalina

Aula del segundo año (cadete Francisco Secada).

Copa disco, bala y martillo

Cuadra de Marineros (marineros Clavijo, Chávez, Pedreros, Onofre, Olzon y Salazar).

Copa salto largo y triple

Aula del cuarto año (cadetes Juan Freundt, Manuel O'Brien y Alfonso Pareja).

Copa postas: 4x100 y 4x400

Aula del tercer año (cadetes José G. del Castillo y Salvador Mariátegui).

Premio Director Escuela Naval del Perú, 3 000 metros

Aula del cuarto año (cadete Julio Gianotti).

Entre el 19 y el 24 de agosto, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de la Escuela, se llevaron a cabo los exámenes de los cadetes correspondientes al término del primer periodo académico semestral.

El 5 de octubre, el plantel fue visitado por el general José Gil de León, jefe de la Misión Española de Policía en el Perú; estuvo acompañado de su ayudante. "Después del recorrido por las diferentes secciones y dependencias, el ilustre visitante fue agasajado merecidamente", informó la *Revista de Marina*.

El día 12 del mismo mes, reasumió el Mando Supremo de la Nación don Augusto B. Leguía para el periodo constitucional del 12 de octubre de 1929 al 28 de julio de 1935. Ese mismo día, por la tarde, tuvo lugar la instalación del Congreso Nacional y el mandatario reelecto leyó el *Mensaje* de su último año administrativo. Hicieron los honores respectivos, las fuerzas de la guarnición de Lima, las tropas de desembarco de la Escuadra y las de la Escuela Naval. Los cadetes navales montaron la Guardia de Honor en el Palacio Legislativo.

Cinco días después (17 de octubre), la Escuela fue visitada por el embajador norteamericano. H. S. Culberston y los agregados naval y militar de la embajada chilena, contralmirante Roberto Chappuzeau y general Félix Urcullu, respectivamente. Sobre estos últimos, la *Revista de Marina* hizo el siguiente comentario en su edición de setiembre-octubre de 1929: "Estas distinguidas personalidades, llegadas al Perú con el objeto de representar a su gobierno en la transmisión del Mando Supremo de la Nación, fueron recibidos en nuestra Escuela por toda la Plana Mayor, procediendo luego a la inspección de la Compañía de Cadetes Navales, así como a la División de Aprendices Navales. Durante el recorrido e inspección, fueron acompañados por el Señor Contralmirante Ministro de Marina y Aviación, el Jefe del Estado Mayor General de Marina y sus respectivos ayudantes. Después que visitaron todos los compartimentos, los ilustres visitantes pasaron a la Cámara de Oficiales donde se les agasajó con una champañada durante la cual se intercambiaron expresivos brindis entre el Señor Ministro, el Jefe del Estado Mayor y el Director de la Escuela y los visitantes. El contralmirante Chappuzeau manifestó traer el saludo oficial de los cadetes navales de su país para sus camaradas los cadetes navales del Perú, expresando, además, que era portador de un trofeo de atletismo que aquellos le habían encomendado entregar a los mejores atletas de la Escuela Naval del Perú. El trofeo consiste en un grupo escultórico de bronce que representa dos luchadores y lleva en su base una placa de plata con la siguiente inscripción: 'Los Cadetes de la Escuela Naval de Chile a los cadetes de la Escuela Naval del Perú. 1929-1930-1931'..."

El 28 de diciembre tuvo lugar la clausura del Año Académico y, simultáneamente, la inspección anual verificada por el Presidente de la República con el propósito de apreciar las mejoras introducidas y las necesidades más urgentes con que se debía dotar en el futuro a la *Alma Mater* de la oficialidad naval. "Durante esta significativa y esperada ceremonia, se llevó a cabo la entrega de diplomas al primer cadete de cada año de estudios, así como a los aprendices navales diplomados que han concluido satisfactoriamente sus cursos en la Escuela de Radio y Electricidad, a los nuevos alféreces egresados del plantel, así como la entrega de la Espada de Honor al cadete que, durante su estadía de seis años en la Escuela, hubiese sobresalido en "Carácter Militar". Especialmente invitados a este acto, concurrieron los miembros del Cuerpo Diplomático, distinguidas personalidades civiles y militares tanto de Lima como del Callao y los familiares de los

alumnos. Acompañaron al presidente Leguía en su inspección, el Ministro del Ramo, contralmirante Augusto R. Loayza, el Jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante William S. Pye, así como los jefes de las distintas unidades de la Escuadra" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1929, año XIV, N° 6).

En esta oportunidad, el director, comandante Charles G. Davy, leyó su acostumbrado *Discurso-Memoria* en los términos siguientes:

> "Señor Presidente:
>
> Una vez más damos las gracias más respetuosas y sinceras al Jefe Supremo del Ejército y la Marina por el privilegio tan grato que es nuestro, de gozar de la ventaja sumamente importante y hasta indispensable, de su inspección en persona de esta institución. Esta fecha no coincide con la clausura de los trabajos de la Escuela pues las labores continúan en una forma u otra durante los doce meses calendarios. Sin embargo, felizmente, coincide con la graduación de los cadetes navales del último año y de los Aprendices Diplomados que acaban de terminar satisfactoriamente su entrenamiento e instrucción práctica y teórica de un año en las Escuelas de Electricidad y de Radio. La fecha es también la víspera de iniciar el muy interesante Crucero de Verano de 1930, el que con tantas expectativas esperan nuestros cadetes y sus instructores.
>
> La Escuela de Aprendices Navales seguirá sus trabajos hasta mayo. En enero, febrero, marzo y abril vamos a dedicarnos a la labor de recibir, entrenar y repartir a los reclutas de la Armada y el nuevo personal subalterno de la Aviación. Durante este mismo periodo, tendrá lugar el concurso anual para el nombramiento de los nuevos cadetes y el mes de instrucción especial de aquellos que ingresarán. Por consiguiente, se verá que nunca se suspende el trabajo en la Escuela Naval.
>
> Desde su última inspección hemos progresado algo en cuanto a la parte material del plantel, como acaba de poder usted apreciar en el modesto pero adecuado Edificio N° 3, los laboratorios de señales horarias, electricidad, radio y de Física. Y en general, creemos que el local es un hogar más cómodo y útil que antes.
>
> También se han iniciado con bastante éxito tres actividades nuevas y muy importantes durante este año: el servicio de la hora y de señales horarias el que con toda modestia, creemos que pueda ser digno de cualquier país moderno; la Escuela de Electricidad y la Escuela de Radio, para aprendices diplomados especialmente escogidos.
>
> El manejo general del servicio de comunicaciones navales, sobre todo en lo que se refiere a la radiotelegrafía, está centralizado en esta institución. Este servicio actualmente comprende once estaciones de radio entre los buques y dependencias de la Armada. Acabamos de iniciar con éxito la comunicación con la maravillosa onda corta. El servicio está en una nueva etapa de un estado modernísimo respecto a su material, y bastante adelantado en cuanto a su personal superior y subalterno. El problema del personal es siempre muchas veces más difícil que el del material. Según las pruebas llevadas a cabo ahora nos parece que la Escuadra ni en cualquier puerto americano ni en las aguas de estos dos continentes

podrá quedar fuera de comunicación radiotelegráfica directa con el Ministerio de Marina. Nosotros nos acordamos de que no hace muchos años, el Ministerio, al tener que enviar mensajes a la escuadra fondeada en la rada del Callao, tenía que despachar lanchas del muelle de guerra para entregarlos a bordo.

Una palabra a cerca de nuestros proyectos que van a realizarse en el año 1930.

Los nueve cadetes del nuevo último año van a efectuar todo su Crucero de Verano exclusivamente en los Submarinos de la Escuadra, gracias a los arreglos especiales que se han hecho por el Comandante General. Este entrenamiento de tres meses seguidos va a ser de incalculable valor para estos cadetes cuya graduación tendrá lugar en diciembre del mismo año.

En el concurso de marzo para la selección de nuevos cadetes habrá un número de vacantes suficiente para aumentar el número total de cadetes navales de 90 a 110. La superioridad ha recordado bien que cuando menos seis años se consumen en la formación de un alférez de la Armada y que para poder dotar con oficiales al nuevo y amplio servicio de la aviación naval, tenemos que principiar inmediatamente a entrenar más cadetes. Esta medida oportuna debe ser motivo de suma satisfacción.

Aunque hemos reconocido siempre que sería una ventaja enorme contar con nuestra propia nave como anexo para la instrucción práctica de nuestro personal, pensando siempre en el *Teniente Rodríguez* como el tipo disponible más apropiado, nunca lo hemos solicitado por la razón de que aquel buque tiene su rol en las actividades de la Escuadra. Sin embargo, si llegase el día en que sea conveniente que esta unidad deje de formar parte de ese comando, sería sumamente provechoso pasarla a nuestra jurisdicción. En este caso el buque podría volver, en cualquier momento de urgencia a su antiguo puesto en la Escuadra. Mientras tanto el Comandante General siempre nos proporciona los servicios del *Rodríguez* cuando se le solicita y los resultados han sido benéficos.

Hemos dicho en otras ocasiones que el acceso a nuestro elemento, la mar, va a quedar completamente interrumpido dentro de poco tiempo a menos que un muelle adecuado y permanente de concreto sea construido antes de que el muelle actual esté fuera de toda aplicación. Los problemas de ingeniería que hay al respecto nos son de los más fáciles. Técnicos competentes están haciendo un estudio minucioso de la materia y muy pronto van a tener listos los planos detallados y los presupuestos relacionados con esta indispensable obra. El asunto merecerá la atención inmediata de la Superioridad. En nuestro concepto, una construcción de esta naturaleza, sobre todo, ubicada en este lado de la península donde hay agua navegable y donde el tiempo en todos los meses del año es más saludable que en el otro lado, no debe servir exclusivamente a nosotros sino al público en general.

Por lo tanto, los planos y la obra misma deben reunir los requisitos para su utilidad pública.

El año ha sido lleno de numerosos e inevitables problemas humanos que hay siempre donde se trata de amoldar jóvenes. Y aquí, sobre todo, la solución de los problemas es, a veces, sumamente difícil en vista de que hay personal en las diferentes secciones, que ha tenido su origen en distintos planos o láminas de la estructura intelectual y social. Estos problemas, en una forma u otra, siempre ha habido, hay y siempre habrá.

Siendo la verdadera disciplina naval ni más ni menos que la constante y leal cooperación inteligente en la labor común, desde arriba hasta abajo, el sistema del terror, de la fuerza, raras veces tiene su aplicación. Conociendo primero muy bien a cada uno de los individuos, el problema se resuelve más en instrucción, más en seguir con toda perseverancia, convenciendo al individuo que las doctrinas de la institución se han formado precisamente en beneficio de él. Este sistema exige bastante tino y paciencia y con frecuencia es una prueba muy dura de la paciencia misma.

En lo que se refiere a los Cadetes Diplomados no esperamos que ellos salgan oficiales completos. No esperamos que sean dirigentes destacados inmediatamente, y sobre todo, no deseamos que traten de inventar cosa alguna todavía. Nuestro deseo ferviente es que sigan tratando de conocer a fondo los fundamentos que se han probado muy bien por otros de mucha más experiencia y que aprendan cómo aplicar útil y conscientemente estos fundamentos. Un joven siempre consiente que tiene notas regulares vale mucho más que aquel que obtiene notas sobresalientes y cuya diligencia y atención a su deber disminuyen cuando haya supervigilancia. Por supuesto nuestra ambición es que cada uno tenga la magnífica combinación de la conciencia y las notas altas. Las palabras del filósofo Hubbard dan en el blanco: 'Mi corazón simpatiza con el hombre que trabaja igual cuando el jefe está presente y cuando no lo está'. Es demás decir que el hombre de esta categoría no va a mentir en acción, pensamiento o palabras.

Hemos tratado ligeramente de algunos de nuestros pequeños éxitos, de algunos de nuestras aspiraciones. Confesamos francamente que también hemos cometido errores y hemos fracasado de cuando en cuando. A veces nuestros espíritus han bajado, pero podemos declarar enfáticamente que el alto optimismo rige en la institución. Todavía tenemos fe en nosotros mismos.

Hemos gozado en toda ocasión, durante este año de la cooperación decidida del Supremo Gobierno, el Ministerio de Marina, la Escuadra y todas las dependencias. Si ha habido algunos fracasos en nuestras labores, somos los responsables.

Siempre he tratado de poder decir en diciembre de cada año: 'Este ha sido el mejor año hasta ahora'. Me atrevo a volver a decirlo. Si no fuera así sería una verdadera lástima, porque el año 1929 ha sido para el Perú el mejor y el más importante en su historia durante más de medio siglo. Mientras que el Perú tenga una costa, mientras que los continentes estén separados por los mares, la Patria va a necesitar de su Escuela Naval. La institución está unida con el pasado y con el futuro. Ojalá que cumpla siempre con su austero lema: *Mihi Cura Futuri*".

El mandatario lambayecano respondió con el siguiente discurso:

"Señor Director:

Estoy muy complacido por los magníficos progresos de nuestra Escuela Naval, plenamente acreditados en la visita de inspección que acabo de hacer con el detenimiento y el interés que exige el problema de nuestra defensa marítima.

La Marina del Perú tiene páginas de gloria tan auténticas y puras que puede figurar, con honra, entre las más notables del mundo. Son pocas las unidades que poseemos actualmente; pero en su personal se mantiene

intacto el espíritu de abnegación y disciplina que convirtió un día el desastre en un perenne motivo de orgullo nacional.

La extensión de nuestra costa demanda una Escuadra numerosa; pero nuestros recursos no nos permiten ir muy lejos en este sentido. Sin embargo, está en la conciencia del país que nunca se hizo tanto por ella como en el tiempo que rijo los destinos de la nación.

Despejado el horizonte internacional, el problema queda en pie; pero sin el carácter angustioso que antes tenía. Gradualmente con arreglo a un plan técnico ya establecido, formaré una Escuadra que corresponda al gran Perú que estamos construyendo. Mientras tanto nuestros esfuerzos deben concentrarse en la formación científica, en el entrenamiento del deber práctico, en la exaltación del deber patriótico y profesional de nuestros marinos. Esta Escuela cumple satisfactoriamente la parte que le incumbe en el mejoramiento cualitativo de nuestra Escuadra. Ha recibido el más decidido apoyo de mi gobierno y puede contar con el hoy y siempre, ya que fue y es un viejo anhelo ver a la Marina de mi Patria en el alto nivel que le señalan las glorias del pasado y las responsabilidades del porvenir.

Señor Director:

Os felicito por el adelanto cordialmente de la Escuela a la que consagráis vuestro entusiasmo y reconocida capacidad; felicito a los alumnos que más se han distinguido en el cumplimiento de sus deberes; y a todos dedico una palabra de estímulo, invocando la memoria de los héroes que os dejaron sobre los mares la estela ejemplar de su holocausto en aras de la Patria".

Relación de los Cadetes premiados:

Diplomas.– Cadete de 1er. Año, Eduardo Vila Salcedo

Cadete de 2°. año, Carlos Secada Más

Cadete de 3°. año, Fernando Lino Zamudio

Cadete de 4°. año, Carlos Monge Gordillo

Cadete de 5°. año, Enrique Camino de la Torre

Cadete4 de 6°. año, Miguel Torres Maldonado

Espada de Honor.– Cadete de 6° año Carlos Espinoza Illich.

Cadetes egresados de la Escuela Naval.– Carlos Espinoza, Juan Luis Kruger, Carlos Lindley y Miguel Torres.

Enseguida el señor presidente hizo entrega del homenaje oficial del Congreso Internacional de Salvataje-Trouville 1929, manifestando lo siguiente:

"Señor Director:

Con viva complacencia entrego a la Escuela Naval del Perú la Gran Medalla que el Congreso Internacional de Salvamento de Trouville ha tenido a bien otorgar a la tripulación del crucero *Almirante Grau* por el valor abnegado y fuerte de que dio pruebas en las aguas de Panamá el 25 de enero de 1927. Todos recuerdan, sin duda, que el *Almirante Grau* fue accidentalmente embestido por el submarino *R-2*. El peligro era gravísimo. De un minuto a otro podía producirse la catástrofe. Pero, jefes, oficiales y marinería, bajo la advocación del héroe de Angamos convirtieron el inminente fracaso en un título de gloria para nuestra Escuadra.

Al depositar esta medalla, que significa el reconocimiento mundial de un acto heroico, y al felicitar a todos y cada uno de los que para honra

del país fueron capaces de practicarlo, exhorto al personal de nuestra flota nacional a imitar y aún a superar, el ejemplo que diera el crucero *Almirante Grau*, teniendo siempre presente que de nada vale acumular materiales por eficientes que sean, si falta en el espíritu del hombre esa chispa de resolución y sacrificio que ilumina las más bellas páginas de nuestra historia.

Señor Director

Pongo en vuestras manos para que se conserve en esta Escuela, la medalla que confirma ante el mundo las gloriosas tradiciones de nuestra Marina de Guerra".

El año 1930 empezó con el viaje de los cadetes del 1°, 2°, 3° y 6° en el tradicional "Crucero de Verano" con rumbo a Balboa. Partieron el día 3 de enero. Los cadetes del 6° año fueron embarcados en los submarinos y el resto en las naves de superficie de la Escuadra (ver apartado d del presente capítulo). De acuerdo, al Plan de Estudios de la Escuela, los cadetes del 5° año fueron destacados a la Escuela de Hidroaviación de Ancón con un oficial instructor a fin de realizar las prácticas relacionadas con la Aviación.

El 10 de marzo, tuvo lugar el concurso de admisión para cubrir las 26 vacantes previstas para ese año. Se inscribieron 140 postulantes, de los cuales 18 fueron desechados por insuficiencia física y 8 no asistieron a las pruebas orales y escritas, quedando al final solo 114 como concursantes aptos. Los jóvenes que obtuvieron las más altas notas, por orden de mérito y que ingresaron a la Escuela, fueron:

Juan Antonio Cabello Hurtado
Alberto Ascenzo Cabello
Rómulo Salas Rushton
Juan Rodríguez Larraín Pendergast
José Antonio Rivarola Rojas
Jorge J. Villarroel Castillo
Fernando Elías Aparicio
Enrique Salinas Cortez
Julio A. González Castro
Pedro F. Vargas Zollner
Luis Muller Clayssen
Javier Alzamora Valdez
George Clarke Romero
Juan de Dios Blondet Carranza
Eduardo García Calderón Chocano
Esteban Zímic Vidal
Alfonso Navea Brea
Víctor Manuel Arenas Thorne

Luis Gustavo San Martín Frayssinet
Juan Augusto Bonnicelli Biondi
Rómulo Nicolás Danieri Castagnetto
Enrique Montagne Van de Voorde
Óscar R. Vásquez del Águila
Juan Francisco Olivari Galdós
Manuel Francisco Quiroz Salinas
Napoleón Burga Tejada
César Emilio Bielich Matos

El 10 de abril el plantel fue visitado por el capitán de navío John Wake, agregado naval británico, quien practicó una inspección de todo el local y sus diferentes reparticiones.

Al día siguiente, se produjo la visita del doctor Scott E. Forbush, jefe del Observatorio Magnético de Huancayo. El distinguido visitante, asiduo colaborador de la *Revista de Marina,* fue uno de los sobrevivientes del fatal accidente ocurrido al yate *Carnegie*, donde perdieron la vida varios sabios pertenecientes al Instituto Carnegie de Washington.

Por estos días del mes de abril, se llevaron a cabo en la Escuela Naval los exámenes para ascenso del personal de la especialidad de Radio que reunían los requisitos de servicio señalados en las "Disposiciones Referentes al Personal Subalterno de la Armada del Perú".

El 4 de mayo, juramentó el contingente naval correspondiente al año 1930 que, en su mayoría, eran jóvenes voluntarios para cumplir con el Servicio Militar Obligatorio. Previamente, de acuerdo a lo establecido, recibieron en la Escuela el entrenamiento de rigor. A la ceremonia asistió el ministro de Marina y Aviación, contralmirante Augusto Loayza, acompañado de jefes y oficiales de las distintas dependencias de la Armada. Al día siguiente, los integrantes de dicho contingente fueron distribuidos a las diferentes unidades de la Escuadra y dependencias del sector.

Por Resolución Suprema de 12 de mayo, se nombró subdirector de la Escuela, Comandante de Cadetes y Marinería, al capitán de navío Ernesto Salaverry, en lugar del de igual clase, capitán de navío Alejandro G. Vinces, nombrado subjefe del Servicio de Informaciones de la Marina.

El 6 de julio, concluyó el Campeonato Regional de 1930 organizado por la Federación Peruana de Atletismo. La Escuela Naval, reiterando los triunfos de años anteriores, obtuvo el puesto de honor. "Este año, la lucha ha sido mayor que años atrás, y esta razón da más realce a la victoria alcanzada, pues ahora es mayor el entusiasmo y la capacidad deportiva de las demás instituciones.

Con 72 puntos, se ha obtenido el Campeonato contra los 59 que obtuvo la entusiasta Asociación de Jóvenes Cristianos y lo 52 logrados por la Asociación Social de la Juventud. En este torneo se ha apreciado el inmenso adelanto de los atletas, pues han sido rotos muchos récords nacionales y todas las competencias realizadas han dado resultados de los más halagadores. Entre el personal de atletas de la Escuela, han obtenido triunfos los siguientes: el alférez de fragata Pedro Gálvez, los cadetes Ordóñez, Noya, del Castillo y los tripulantes Montero y Chávez. Merece especial mención el marinero Julio Chávez, el cual ha dado tres hermosos triunfos con tres récords nacionales en las pruebas de lanzamiento de disco, bala y jabalina. Los bravos defensores de la Escuela Naval del Perú, deben encontrarse muy satisfechos por su merecido triunfo, el cual también lo es del Cuerpo de la Marina, por lo que les expresamos nuestra calurosa felicitación y nuestro vivo reconocimiento" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, julio-agosto de 1930, año XV, N° 4).

El 25 de octubre (dos meses después de la caída de Leguía), visitaron la Escuela el capitán de fragata Alfredo Proromant y el coronel Carlos Fuentes, agregados naval y militar, respectivamente, de la embajada de Chile en el Perú. Los visitantes, en compañía del director accidental, capitán de fragata Manuel F. Jiménez, del comandante de cadetes y marinería, capitán de fragata Joaquín Sevilla y de los oficiales del plantel, recorrieron minuciosamente el local. Al término de la visita, fueron agasajados "brindando por el resurgimiento nacional de Chile y el Perú y por los institutos armados de ambos países" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, setiembre-octubre de 1930, año XV, N° 5).

El 27 de diciembre, se verificó la clausura del Año Académico de la Escuela, ceremonia a la cual asistió el Presidente de la Junta de Gobierno, comandante Luis M. Sánchez Cerro, el ministro de Marina y Aviación, los jefes de las distintas dependencias de la Armada y del Ejército, así como distinguidas personalidades diplomáticas, civiles y eclesiásticas invitadas especialmente al acto. El director accidental, comandante Jiménez, leyó la siguiente *Memoria*:

> "Señor Ministro de Marina y Aviación:
> Antes de cumplir con el deber de dar cuenta de la marcha anual de este Plantel, cuya dirección he venido ejerciendo accidentalmente desde el 15 de setiembre del presente año, séame permitido agradeceros el honor dispensado al contribuir con vuestra presencia en estos momentos, a realzar la importancia de la ceremonia que hoy se realiza; y asimismo, expresar mi reconocimiento a todas las personas que se han dignado asistir a este acto.

De acuerdo con las disposiciones reglamentarias en vigencia, tuvo lugar en el mes de marzo el concurso de admisión. Dicho concurso se inició el día 1° y terminó el 22 del citado mes, habiéndose presentado 140 candidatos.

Seleccionado el personal que cubrió las 26 vacantes declaradas, se iniciaron las labores escolares el día 5 de mayo con un total de 110 cadetes, distribuidos en la siguiente forma:

1°. Año -- 37
2°. Año -- 13
3°. Año -- 22
4°. Año -- 16
5°. Año -- 15
6°. Año -- 9

Durante el mes de mayo fueron separados de la Escuela 3 cadetes: uno por haber resultado inaparente y dos por haber cometido faltas graves contra la disciplina.

En los primeros días del mes de agosto, y también por falta grave contra la disciplina, fue separado otro cadete, habiendo quedado reducido, en consecuencia, el total a 106; número que posteriormente fue aumentado en uno, de acuerdo con la resolución respectiva de 28 de agosto último.

En los exámenes correspondientes al primer término, y que tuvieron lugar del 1° al 6 de setiembre, salieron desaprobados 24, correspondiendo:

11 al 1°. año
8 al 2°. año
2 al 3°. año
3 al 5°. año

Las pruebas finales han sido supervigiladas por la Comisión que estuvo presidida por el Sr. Capitán de Navío Don Teodosio Cabada. En dichos exámenes, realizados del 15 al 22 del presente mes, resultaron desaprobados 37, correspondiendo:

16 al 1°. año
5 al 2°. año
11 al 3°. año
5 al 4°. año

De acuerdo con lo determinado en los artículos 130 y 141 del Reglamento, el Consejo Académico reunido después de los exámenes del 2° término, acordó consultar al Ministerio la separación de 6 cadetes.

Durante el año escolar que hoy termina, las clases han funcionado sin interrupción alguna, habiéndose sujetado en todo momento la enseñanza teórica al plan de estudios determinado por el Reglamento, y utilizando los cursos declarados previamente como textos.

La instrucción práctica se ha realizado con la amplitud que han permitido las posibilidades de nuestros medios materiales.

Además, debido a las facilidades prestadas constantemente por la Escuadra, los cadetes han asistido a diversos ejercicios de artillería y de torpedos, ejecutados por nuestros buques de guerra; y de acuerdo con lo establecido, continuarán su práctica durante el próximo Crucero de Verano.

A la instrucción física se le ha prestado también la debida atención, realizándose los diferentes deportes y ejercicios de acuerdo con las disposiciones ya prescritas en los horarios respectivos.

Los cadetes y tripulación han tomado parte, además, en distintos torneos deportivos celebrados con otras Instituciones siendo el más importante el Campeonato Regional de Atletismo que se realizó en los meses de junio y julio. La Escuela al salir triunfante consiguió retener, una vez más, el campeonato cuya posesión había venido conservando durante siete años consecutivos.

A fin de hacer más completa la instrucción práctica en algunas importantes materias que en la actualidad carecen de ciertos elementos, debo indicar la conveniencia de que antes de comenzar el nuevo año escolar, se completen los gabinetes de Física, de Química y de Navegación.

Y teniendo en cuenta la necesidad de llevar a cabo en la organización y régimen del Instituto algunas modificaciones de carácter esencial que la observación y la práctica han sugerido como convenientes, ya se ha solicitado de la Superioridad el nombramiento de una Comisión adecuada para tal objeto.

De conformidad con las disposiciones que asignaban diversas actividades a la Escuela, han recibido instrucciones especial de electricidad y radio, 34 individuos pertenecientes al personal subalterno de la Armada y al de Aviación; y en la Escuela de Aprendices, anexa también desde su creación a la Escuela Naval, continúan su preparación correspondiente 45 voluntarios que iniciarán su servicio a bordo junto con el contingente del próximo año.

Inaugurada el 8 de octubre último la Escuela Superior de Guerra Naval, se puso a disposición de esta Dependencia y conforme a lo ordenado por la Superioridad respectiva, la planta baja del edificio N° 2 de la Escuela Naval; proporcionando además a dicha Escuela Superior, todas las facilidades a nuestro alcance, entre las que merece señalarse la impresión de las Conferencias del Curso; trabajo que comenzado oportunamente en los talleres de la *Revista de Marina* continuará realizándose hasta el fin.

La *Revista de Marina*, órgano de publicación profesional de la Armada, ha continuado editándose con toda regularidad en sus propios talleres anexos a la Escuela, recibiendo constantemente, como en años anteriores, el apoyo pecuniario asignado por el Ministerio del Ramo. La eficaz labor desempeñada en su administración ha permitido cancelar durante el presente año el valor de un monotipo adquirido en enero de 1929 para mejorar y ampliar sus servicios. Dicha adquisición llevada a cabo con la valiosa cooperación del Ministerio, importó la cantidad de $ 21 873,35; y la *Revista* ha realizado un esfuerzo encomiable al pagar con sus propios fondos algo más de la mitad del valor total, o sea $ 11 014,97.

Durante el segundo semestre del presente año, teniendo en cuenta la urgencia de realizar algunas mejoras materiales necesarias para una más adecuada atención del personal, se han llevado a cabo las siguientes obras:

Instalación de una nueva bomba con motor eléctrico independiente, para el servicio sanitario.

Los servicios higiénicos de los oficiales de mar que eran insuficientes para el número de los que constituyen ese personal han sido mejorados y ampliados, duplicándose su calidad.

En la habitación que hasta hace pocos meses sirvió de sastrería se ha instalado un salón de peluquería para el uso de Oficiales y Cadetes. Montada con la amplitud que las circunstancias han permitido, responde con más propiedad que la antigua a las necesidades actuales del plantel.

En sitio conveniente del terreno de propiedad de la Escuela, se ha construido un compartimiento especial, destinado al secado de la ropa de cadetes y tripulación.
Finalmente se ha adquirido un moderno equipo dental que ha sido instalado en el mismo lugar en que se encontraba el antiguo.
La forma eficiente en que ha actuado la Administración ha permitido que todos los gastos relativos a la ejecución de las obras citadas, hayan sido cubiertos con fondos provenientes de las economías realizadas en el presupuesto de la Escuela.
Además de las obras enunciadas, se están llevando a cabo en la actualidad los trabajos preliminares para la modificación del sistema de cocinas, las que serán transformadas para quemar petróleo, con lo que se obtendrá ventajas que es innecesario señalar.
Asimismo, se encuentra en estudio el proyecto de dotar al plantel de una moderna instalación propia de lavandería, cuya necesidad es cada vez más sentida; y muy en breve se llevarán a cabo otras mejoras indispensables, así como las reparaciones que la conservación del local exige y que la estrechez del tiempo ha impedido ejecutar en estos últimos meses.
Merced a las gestiones especiales realizadas por la Dirección en años anteriores, estuvo hasta hace pocos meses, centralizado en este plantel, el control de algunos servicios de la Armada, en realidad ajenos a la finalidad única de la Escuela; servicios cuya atención y funcionamiento estuvieron encomendados a miembros del personal docente.
Esta particularidad ofrecía, entre otros, el serio inconveniente de que los Oficiales, a cuyo cargo estaban semejantes servicios o intervenían en ellos, distrajeran parte de su tiempo útil en labores diferentes de su verdadera misión, la que resultaba, en consecuencia, recargada en forma inadecuada.
Oportunamente se procedió a subsanar aquellos inconvenientes, obteniéndose como resultado de las gestiones llevadas a cabo con tal fin que la Estación Mareográfica del Callao, que desde su adquisición dependió de la Escuela Naval, fuese entregada al Servicio Hidrográfico, a cuyo cargo se halla desde el mes de octubre; y según lo acordado por la Superioridad, ha quedado al frente del Servicio de Comunicaciones el Sub-Jefe de esta Dependencia hasta que el Estado Mayor resuelva lo conveniente al respecto.
Debo hacer presente que, en lo que se refiere a la instrucción, ha tenido resultado satisfactorio el cambio verificado hace cuatro meses, en el sistema de enseñanza que fue reglamentario durante muchos años, sustituyéndolo por otro más en armonía con las condiciones de nuestro medio; combinando en forma adecuada la teoría con la práctica; otorgando a los profesores la autonomía necesaria para el mejor desempeño de su cometido y concediendo a la vez a los alumnos, mayores posibilidades de desvanecer sus dudas mediante frecuentes aclaraciones de los conceptos respectivos; obteniéndose, por lo tanto, con estas medidas que se consideraron de carácter urgente y primordial un mayor provecho positivo ya que con ello se anularon las restricciones contraproducentes que llevaban consigo el anterior método.
Por lo demás, todas las actividades inherentes a la buena marcha de la Institución se han desarrollado de manera normal y eficaz; y la

disciplina se ha conservado en el justo grado que corresponde a un plantel de esta naturaleza.

En consecuencia, cumpliendo un deber de estricta justicia, me es grato dejar constancia de la decidida y leal cooperación tanto del personal a cuyo cargo ha estado la importante y delicada misión de la enseñanza, así como de la de aquel en cuya acción directa ha reposado la eficiencia de los otros servicios; esforzándose el conjunto, en todo momento, por mantener fijo, dentro de un límite honroso y acertado, el nivel tradicional de adelanto y de prestigio de este Instituto Armado.

Se han hecho acreedores a diplomas por haber obtenido el primer puesto en su respectivo rol de mérito los siguientes cadetes:

1º Año -- Esteban Zímic Vidal
2º Año -- Eduardo Vila Salcedo
3º Año -- Carlos Secada Más
4º Año -- Fernando Lino Zamudio
5º Año -- Carlos Monge Gordillo
6º Año -- Enrique Camino de la Torre

Ha obtenido la Espada de Honor, por haber alcanzado el mayor porcentaje en 'Carácter Militar', durante su estadía en la Escuela, el Cadete de 6°. Año Enrique Camino.

Han terminado sus estudios y se encuentran aptos para recibir sus despachos de Alféreces de Fragata los Cadetes:

Enrique Camino de la Torre
Hernán Vásquez Lapeyre
Manuel Vargas Rivero
Edmundo Valderrama Steimbach
Jorge Fernández Valdez
Alejandro Martínez Claure
Ramiro Ferradas del Águila
José Rivera López Aliaga

A los cadetes que hoy egresan van dirigidas las últimas palabras de esta exposición:

Señor Presidente:

Los cadetes que hoy egresan, han recibido al igual que todos las promociones salidas de esta Escuela, el máximo conjunto de conocimientos básicos que ha sido posible proporcionarles; y en todo momento se ha procurado vigorizar su educación el ejemplo.

Por eso, el resultado obtenido hasta hoy hace esperar, fundamento, que también el espíritu de los nuevos oficiales, adaptados a la rectitud de la vida militar, les permitirá soportar en toda circunstancia y sin vacilación alguna, la abnegación y sacrificio que como atributos esenciales lleva consigo la noble carrera de las armas".

Concluida la lectura del indicado documento y habiéndose realizado la respectiva distribución de premios, el Jefe de la Junta de Gobierno dio lectura al siguiente discurso:

"Señor Comandante Subdirector de la Escuela Naval:

Con intensa satisfacción patriótica, he escuchado la lectura de vuestra interesante *Memoria*. Considero justificadas las reformas que propiciáis y ofrezco tomarlas en debida consideración. Me complazco en anotar que la disciplina se ha conservado inalterable y que todos los profesores y alumnos han cumplido austeramente su deber.

> El momento que vivimos es trascendental. Once años de desgobierno han desquiciado las bases mismas de la nacionalidad. El Perú, para salvarse, necesita que todos le ofrendemos nuestros esfuerzos y desvelos, ilimitadamente, con el filial afán de engrandecerlo. No lo olvidéis, jóvenes marinos, muy en especial vosotros, los que váis a abandonar hoy esta Escuela que fue vuestro hogar durante seis años. Yo os conjuro para que inspiréis siempre todos vuestros actos en los ideales de inflexible moralidad y de desinteresado patriotismo, que forman la tradición de honor de nuestra Armada y que culminaron en el consciente sacrificio, nimbado por la gloria del Almirante Legendario.
>
> Señor subdirector:
>
> Reconforta el espíritu constatar que esta Escuela, actualmente regida por marinos nacionales, haya realizado, durante el presente año, los importantes progresos detallados en vuestra *Memoria*. Reciba por ello mis sinceras congratulaciones, las que hago extensivas a vuestros eficientes colaboradores y a esta brillante juventud que constituye una de las más fundadas esperanzas de nuestra Patria.
>
> Declaro clausurado el año de estudios de 1930 en la Escuela Naval del Perú".

Como en años anteriores y con enorme entusiasmo juvenil, el 30 de diciembre se realizó la tradicional Fiesta del Cadete, con la que los alumnos de la Escuela ponían término a sus labores académicas del año. "La concurrencia a dicha fiesta fue numerosa y selecta, siendo finamente atendida por comisiones de cadetes y oficiales de la institución. Asistió a este evento el Presidente de la Junta de Gobierno, teniente coronel Luis M. Sánchez Cerro, quien estuvo acompañado del ministro de Marina y Aviación y altos jefes de la Armada y del Ejército. La fiesta fue amenizada por la banda de la Escuela y una magnífica orquesta, bailándose animadamente hasta pasadas las 23:00 horas" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1930, año XV, N° 6).

C. LA ESTRUCTURA CURRICULAR

Bajo el convencimiento de que la Escuela Naval debía ser el ente impulsor de la renovación profesional de los futuros oficiales, el gobierno de Leguía (a través del flamante Ministerio de Marina y con el decidido apoyo de la Misión Naval Americana), juzgó conveniente brindar todo su apoyo para que la *Alma Mater* cumpliese ese objetivo a cabalidad. Así lo entendió el comandante Charles Gordon Davy al hacerse cargo de la dirección del plantel en febrero de 1921 y así decidió también implementarlo de manera inmediata. Para tal fin, a partir de esa fecha la Escuela adquirió una nueva organización configurada en los once departamentos

ya mencionados al comienzo del presente capítulo, siendo el primero (el Ejecutivo) el más importante por su amplia cobertura de atención y por el mayor número de personal a su cargo[12]. Desde entonces, dichos departamentos no solo funcionaron de manera óptima y coordinada, sino que también jugaron un rol decisivo en la implementación de las reformas proyectadas. En buena cuenta, el accionar académico-administrativo del plantel descansó en ellos.

Paralelamente a esta nueva y dinámica configuración, el 23 de abril del indicado año 1921, el Ministerio de Marina a cargo del doctor Lauro A. Curletti (que reemplazó al contralmirante Juan M. Ontaneda) aprobó el nuevo Plan de Estudios propuesto por la dirección del plantel y que regiría a partir del 1° de mayo de ese año[13]. Históricamente, fue la primera malla curricular de la llamada "Era Davy", pues en los años sucesivos (como ocurrió con los Reglamentos) sufrió modificaciones a lo largo de nuestro periodo. Aquí su contenido tal como aparece en Garaycochea (T. 2, pp. 99-108):

"El Plan de Estudios de la Escuela comprende cinco años, de los cuales los tres primeros son comunes para todos los cadetes y los dos últimos diferentes para las dos secciones, Guerra e Ingenieros.

La enseñanza de idiomas extranjeros será dividida en dos partes. Una parte, inglés y la otra, francés, durante toda su permanencia en la Escuela.

El año académico está dividido en dos términos y los cursos correspondientes al Plan de Estudios están distribuidos en los cinco años de estudios en la forma siguiente:

Primer año
Primer término

Departamentos	Periodos semanales	Materias
Matemáticas	9	Aritmética, Álgebra Elemental y Geometría
Literatura e Historia	3	Perú y Universal
Geografía	3	Perú y General
Idiomas	3	Inglés o francés
Ingeniería	2	Dibujo
Manejo marinero	2	Terminología Náutica
	22	

Segundo término

Matemáticas	9	Álgebra, Geometría y Trigonometría
Literatura e Historia	3	Perú y Universal
Geografía	3	Perú y Universal
Idiomas	3	Francés o inglés
Ingeniería	2	Dibujo
Manejo marinero	2	Terminología Náutica
	22	

Segundo año
Primer término

Departamentos	Periodos semanales	Materias
Matemáticas	5	Cálculo, Geometría Analítica
Física y Química	6	Gravedad, Calor Acústica y Óptica
Ingeniería	4	Química General, Geometría Descriptiva
Idiomas	3	Francés o Inglés
Higiene	2	Historia Natural
Literatura e Historia	2	Estilo y Composición
	22	

Segundo término

Matemáticas	6	Cálculo, Geometría Analítica
Física y Química	7	Gravedad, Calor, Acústica, Óptica, Química General
Ingeniería	2	Dibujo
Literatura e Historia	2	Estilo y Composición
Idiomas	3	Francés o Inglés
Higiene	2	Historia Natural
	22	

Tercer año
Primer término

Departamentos	Periodos semanales	Materias
Matemáticas	3	Mecánica
Electricidad	3	Electrónica
Navegación	5	Astronomía
Manejo Marinero	4	Meteorología, Oceanografía
Ingeniería	4	Mecanismos Elementales
Idiomas	3	Francés o Inglés
	22	

Segundo término

Matemáticas	3	Mecánica
Electricidad	3	Electrónica
Navegación	5	Astronomía
Manejo Marinero	4	Arquitectura Naval
Ingeniería	4	Calderas y Máquinas
Idiomas	3	Inglés o Francés
	22	

Cuarto año (Guerra)
Primer término

Departamentos	Periodos semanales	Materias
Navegación	5	Cálculos Prácticos, Dibujo Topográfico
Artillería	5	Balística y Pólvoras
Electricidad	3	Electricidad Aplicada
Ingeniería	2	Máquinas
Manejo Marinero	4	Maniobra Sumergibles
Idiomas	3	Francés o Inglés
	22	

Segundo término

Navegación	5	Cálculos Prácticos, Dibujo Topográfico
Artillería	5	Balística y Pólvoras
Electricidad	3	Electricidad Aplicada
Ingeniería	2	Máquinas
Manejo Marinero	4	Maniobra Sumergibles
Idiomas	3	Obras Profesionales en Inglés o Francés
	22	

Quinto año (Guerra)
Primer término

Departamentos	Periodos semanales	Materias
Navegación	5	Cálculos Prácticos, Hidrografía, Geodesia
Artillería	5	Artillería, Torpedos
Manejo Marinero	3	Organización y Rutina. Táctica Naval
Ejecutivo	2	Infantería y Desembarco
Ingeniería	2	Dibujo Mecánico
Literatura e Historia	3	Historia Naval. Derecho Marítimo
Idiomas	2	Obras Profesionales en Inglés o Francés (Guerra Naval)

Segundo término

Navegación	5	La Costa del Perú, Cálculos Prácticos, Hidrografía, Geodesia
Artillería	5	Artillería, Torpedos
Manejo Marinero	2	Organización y Rutina, Táctica Naval
Ingeniería	2	Dibujo Mecánico
Ejecutivo	2	Carácter Militar, Infantería, Desembarco
Literatura e Historia	3	Historia Naval. Derecho Marítimo
Higiene	2	Higiene y Sanidad Militar
Idiomas	1	Obras Profesionales en Inglés o Francés (Guerra Naval)

Cuarto año (Ingenieros)
Primer término

Departamentos	Periodos semanales	Materias
Electricidad	3	Electricidad Aplicada
Física y Química	4	Química Analítica
Ingeniería	9	(6) Calderas y Máquinas, (1) Metalurgia, (2) Dibujo Mecánico
Manejo Marinero	2	Organización Abordo, Sumergibles
Idiomas	3	Francés o Inglés
	22	

Segundo término

Electricidad	3	Electricidad Aplicada
Ingeniería	13	(6) Calderas y Máquinas (1) Metalurgia, (2) Dibujo Mecánico, (4) Procesos Mecánicos
Manejo Marinero	2	Organización y Rutina, Sumergibles
Ejecutivo	1	Infantería y Desembarco
Idiomas	3	Obras Profesionales en Francés o Inglés (Ingeniería Naval)
	22	

Quinto año (Ingenieros)
Primer término

Departamentos	Periodos semanales	Materias
Electricidad	3	Electricidad Aplicada
Ingeniería	12	(6) Calderas y Máquinas, (4) Motores de Combustión Interna, (2) Procesos Mecánicos
Trabajo Práctico	5	Inspección del Combustible, Materiales, Pruebas de Agua, Aceite, Trabajos de Taller
Idiomas	2	Obras Profesionales en Francés o Inglés (Ingeniería Naval)

Segundo término

Electricidad	3	Electricidad Aplicada
Ingeniería	12	(6) Calderas y Máquinas, (4) Motores de Combustión Interna, (2) Procesos Mecánicos
Trabajo Práctico	4	Continúan los Trabajos del 1er. Termino
Higiene	2	Higiene y Sanidad Militar
Idiomas	1	Obras Profesionales en Inglés o Francés (Guerra Naval)
	22	

Según se puede observar, la formación total del estudiante comprendía cinco años (posteriormente el 16 de abril de 1923 se amplió a seis), siendo los tres primeros años comunes para todos los cadetes y los dos últimos diferentes para las dos secciones o ramas entonces existentes: Guerra e Ingeniería (posteriormente también, al crearse el "Cuerpo Único de Oficiales" desapareció esta dualidad (que algunos consideraban nociva). Sin embargo, el conjunto de las asignaturas trasuntaba una formación académica equilibrada e integral.

Hacia 1928 –conforme a la información aparecida en el *Almanaque de El Comercio* de ese año– la Plana Mayor de la Escuela (organizada alrededor de dichos departamentos), era la siguiente:

Director
Capitán de navío Charles Gordon Davy
Ayudante del director
Teniente 1° Víctor Manuel Ontaneda Menacho
Departamento Ejecutivo

Capitán de fragata Tomás M. Pizarro Rojas, subdirector, jefe del departamento y comandante de cadetes y marinería; capitán de fragata Arturo Zavala Goudey, jefe de edificios y terrenos; capitán de corbeta Grimaldo Bravo Arenas, jefe de disciplina; teniente 1° Guillermo Thornberry Queda, oficial de disciplina; teniente 1° Pedro Mazuré Alcócer, oficial de disciplina y cajero; teniente 1° Carlos P. Argumedo Morote, oficial de disciplina; alférez Miguel Mesía Pizarro, oficial de disciplina; capitán de corbeta Víctor S. Barrios Ordóñez, jefe de administración; capitán de corbeta Juan E. Benites Pareja, secretario; doctor Humberto Suárez, capellán.

Departamento de Manejo Marinero y Arquitectura Naval

Capitán de corbeta Mariano H. Melgar Conde, jefe del departamento; teniente 1° Carlos P. Argumedo Morote, instructor; alférez Miguel Mesía Pizarro, instructor.

Departamento de Artillería y Torpedos

Teniente 1° Edmundo Bermúdez Jenkins, jefe del departamento; capitán de fragata Víctor F. Escudero Palomino, instructor.

Departamento de Ingeniería

Capitán de fragata ingeniero Arcángel Lino Sosa, jefe del departamento; capitán de corbeta ingeniero Carlos Fernández Dávila Maura, instructor; capitán de corbeta ingeniero Juan Foley Ventosilla, instructor; capitán de corbeta ingeniero José Terry Schreiber, instructor; teniente 1° ingeniero Jorge Baldwin Pita, instructor; alférez Miguel Mesía Pizarro, instructor.

Departamento de Electricidad

Capitán de fragata Víctor F. Escudero Palomino, jefe del departamento; teniente 1° Guillermo Thornberry Queda, instructor; teniente 1° Víctor M. Ontaneda Menacho, instructor.

Departamento de Matemáticas

Capitán de corbeta Alfredo Bazo Cabello, jefe del departamento; ingeniero Luis Pflücker, instructor.

Departamento de Física y Química

Capitán de fragata Víctor F. Escudero Palomino, jefe del departamento; capitán de corbeta Alberto Arnillas Arana, instructor; teniente 1° Edmundo Bermúdez Jenkins, instructor.

Departamento de Navegación

Capitán de corbeta José F. Barandiarán Barandiarán, jefe del departamento; capitán de corbeta Alberto Arnillas Arana, instructor; capitán de corbeta Carlos Fernández Dávila Maura, instructor; teniente 1° Pedro Mazuré Alcócer, instructor.

Departamento de Literatura e Historia

Capitán de corbeta Juan E. Benites Pareja, jefe del departamento; capitán de corbeta Alberto Arnillas Arana, instructor; teniente 1° Carlos Argumedo Morote, instructor; doctor Juan V. Espinoza, instructor; doctor Humberto Suárez, capellán e instructor.

Departamento de Idiomas

Capitán de corbeta Juan E. Benites Pareja, jefe del departamento; capitán de corbeta ingeniero Carlos Fernández Dávila Maura, instructor; señor Adolfo Romero, instructor.

Departamento de Higiene

Capitán de corbeta de sanidad Miguel Villavisencio Ayllón, jefe del departamento; teniente 1° de sanidad Armando Prugue Castro, dentista; teniente 2° de sanidad (provisional) Ascencio Venero Guevara, interno.

Consejo Académico

El director, el subdirector y los jefes de cada departamento.

En total, en ese año 1928 laboraban 29 personas (entre militares y civiles), incluyendo al director y al subdirector.

Establecida la flamante organización (con sus respectivos mecanismos de funcionamiento), el paso siguiente estuvo encaminado a lograr la excelencia académica a través de las reformas e innovaciones de carácter integral presentes en el flamante Plan de Estudios aprobado en abril de 1921 y que hemos consignado en las páginas precedentes. En este sentido, los testimonios concuerdan en señalar que con el comandante Davy no solo cambiaron los métodos de estudio en la Escuela, sino también y de manera sustancial la naturaleza y el sentido mismo de la estructura curricular. En efecto, de un Plan de Estudios predominantemente teórico (bajo la influencia anterior de la Misión Naval Francesa), se pasó a uno mucho más práctico y activo, donde el educando (cadete) se convirtió en el eje principal del proceso de enseñanza–aprendizaje (a esto se denominó "método inteligente" en el cual el estudiante y el profesor interactuaban compartiendo dicha responsabilidad). En este caso, pedagógicamente, puede afirmarse que el criterio racional tuvo un claro predominio sobre lo memorístico, siguiendo el esquema educativo vigente en la prestigiosa Academia Naval de Annapolis que –como bien sabemos– a la larga se convirtió en el paradigma pedagógico de nuestra renovada Escuela.

En este marco de reorientación académica, los estudiantes desde que eran postulantes se les sometían a rigurosos exámenes y pruebas de selección a fin de prepararlos para la consecución de la anhelada excelencia educativa. ¿El objetivo final? Lograr esa sólida y óptima profesionalización en armonía con el aspecto moral, la disciplina, la higiene, los deportes y el "carácter militar" del futuro oficial de la Marina de Guerra del Perú. "La Escuela Naval –dijo Davy en su *Discurso-Memoria* de 1921 (ya citado)– tiene por misión entregar al Estado jóvenes cuyas aptitudes físicas, mentales y morales les permitan ser oficiales de la primera línea en la defensa de la Patria: la Marina". Obviamente, esta "revolución pedagógica" exigía acciones complementarias como: instalación de laboratorios o gabinetes de última generación, implementación de una moderna y actualizada biblioteca, elaboración de reglamentos operativos, capacitación e inducción de docentes, establecimiento de prácticas rutinarias en el mar, etc.[14]

¿Y qué de la programación curricular? Según se sabe, la dirección permanentemente puso particular empeño para que ella no solo fuera un fiel reflejo de la mencionada intencionalidad pedagógica,

sino también y de manera especial que su cumplimiento se ajustara al cronograma previamente establecido. Precisamente, sobre esta meticulosidad en la programación curricular entonces diseñada, se refiere como anécdota que en la ceremonia de clausura del año académico de 1925 (que también hemos citado anteriormente), el comandante Davy públicamente le informó al presidente Leguía que "los cursos de los seis años estaban minuciosamente programados y como prueba de ello yo puedo, en enero de 1926, anunciar a usted la clase que tendrá un cadete del tercer año, el lunes 6 de diciembre a las 14:17 horas, sobre qué versará el tema y quién será el instructor encargado de la clase" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1925, año X, N° 6).

¿Y qué de los horarios en la Escuela? En un anexo a su oficio de fecha 14 de junio de 1927, el ministro de Marina, doctor Arturo Rubio, hizo llegar a su colega el ministro de Guerra un cuadro con el horario de clases de la Escuela Naval donde aparecen los días (lunes a sábado), las horas (8:00 a.m. a 7:30 p.m.), los años académicos (1° al 6°) y las asignaturas correspondientes al año de 1927 (ver cuadro en las páginas subsiguientes). En el mismo anexo se incluye una información genérica del indicado plantel que dice a la letra:

> "La Escuela Naval del Perú es una institución, la más antigua de la América del Sur. Por lo general siempre ha estado a cargo de los oficiales más ilustrados y de mejores antecedentes de la Marina del Perú y de ahí ha provenido por consiguiente el resultado de los hechos gloriosos que el Perú ha tenido en el mar.
>
> Actualmente tiene 78 cadetes navales y está ubicada en el balneario de La Punta, contiguo al puerto del Callao. Posee local propio y está a la orilla del mar donde existe un muelle con embarcaciones y un regular tenedero. El local de hoy es amplio y en él funcionan el Servicio de Comunicaciones Navales, una factoría pequeña, el Servicio Radiográfico, los pabellones de conscriptos y el Servicio de Examen Físico del personal de toda la Armada. La organización académica es principalmente a base de ejercicios físicos y la instrucción y la división de la enseñanza es por materias y por departamentos. Cada candidato a cadete pasa por una serie de exámenes sumamente rigurosos. Después de seis años de permanencia en el plantel, adquiere el título de Alférez de Fragata. Tanto los oficiales para el servicio naval como para el mecánico quedan comprendidos dentro del Cuerpo Único.
>
> Los departamentos de enseñanza son: Ejecutivo, Manejo Marinero, Construcción Naval, Navegación Naval, Electricidad, Artillería y Torpedos, Matemáticas, Idiomas Extranjeros, Higiene, Física y Química, Literatura e Historia.
>
> Culminado el año escolar, los cadetes, cada año, hacen de enero a abril un viaje a bordo de los buques que salen al Crucero de Verano y por lo general son los dos cruceros ligeros.
>
> La Escuela Naval del Perú tiene su Reglamento propio, dividido en dos partes: una que señala las reglas que deben seguirse en los diversos asuntos de carácter externo y otra para desarrollar las funciones internas. El Año Académico comienza el 1° de mayo y termina el 31 de diciembre. La

Escuela Naval del Perú
Horario de clases y estudio del año académico 1927

Horas	Años	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
8.00	1°	H. del P. y U.	Estudio	H. del P. y U.	Estudio	H. del P. y U.	Estudio
	2°	Estudio	Estudio	Química	Estudio	Química	Inglés
	3°	Inglés	Meteoro-logía	Inglés	Meteoro-logía	Inglés	Estudio
a	4°	Proc. Mecán	Inglés	Navegación	Inglés	Estudio	Inglés
	5°	Electri-cidad	Inglés	Electricidad	Inglés	Electricidad	Inglés
8.45	6°	Hdgr.Ge-od.	Inglés	Hdgr. y Geod.	Inglés	Ley. Interna	Inglés
8:47	1°	Estudio	Álgebra	Estudio	Álgebra	Estudio	Álgebra
	2°	Estilo	Hist. Natural	Inglés	His. natural	Estilo	Inglés
	3°	Inglés	Electricidad	Estudio	Electricidad	Inglés	Electricidad
a	4°	Inglés	Inglés	Inglés	Inglés	Dib.Topgr.	Inglés
	5°	Inglés	Inglés	Estudio	Inglés	Estudio	Inglés
9.32	6°	Inglés	Inglés	Estudio	Inglés	Estudio	Inglés
9:34	1°	Aritmética	Estudio	Aritmética	Estudio	Aritmética	—
	2°	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	—
a	3°	Mec. Elem.	Estudio	Mec.Elem.	Estudio	Mec.Elem.	—
	4°	Manj. Mar	Estudio	Manj.Mar.	Estudio	Manj.Mar	—
IQ-	5°	Balist. Ext	Estudio	Balist. Extr.	Estudio	Balist. Extr.	—
19	6°	Radio	Organización	Radio	Minas y Torp.	Radio	—
IQ-	1°	Estudio	Geogr. Gral.	Estudio	Geogr. Gral.	Estudio	—
21	2°	Química	Inglés	Geo.Desc.	Inglés	Geo. Desc.	—
	3°	Estudio	Calderas	Estudio	Calderas	Estudio	—
	4°	Estudio	Máquinas	Estudio	Máquinas	Estudio	—
	5°	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	—
	6°	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	—

Horas	Años	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
II-08	1º	Geome-tría	Estudio	Geome-tría	Estudio	Geome-tría	—
	2º	Estudio	Inglés	Estudio	Inglés	Estudio	—
	3º	Navegación	Estudio	Navegación	Estudio	Navegación	—
a	4º	Polv. y B.int	Estudio	Polv. y B.int	Estudio	Pol y B. int	—
	5º	Táctica	Turbinas	Táctica	Turbinas	Táctica	—
II-53	6º	Navegación	Artillería	Navegación	Artillería	Navegación	—
I-30	1º	Inglés	Termino-logía	Inglés	Termino-logía	Inglés	—
	2º	Física	Geom. Análit.	Física	Geom. Análit.	Física	—
a	3º	Estudio	Navegación	Estudio	Navegación	Estudio	—
	4º	Estudio	Navegación	Estudio	Navegación	Estudio	—
	5º	Proc. Mecán.	Estudio	Dib.Mec.	Estudio	Estudio	—
2-15	6º	Estudio	Hidroavia-ción	Hist. Naval	Trab. prác.	Hidroavia-ción	—
2-17	1º	Inglés	Dibujo	Inglés	Estudio	Inglés	—
	2º	Estudio	Estudio	Estudio	Dibujo	Estudio	—
	3º	Mecánica	Estudio	Mecánica	Estudio	Mecánica	—
a	4º	Electrici-dad	Estudio	Electrici-dad	Estudio	Electrici-dad	—
	5º	Estudio	Estudio	Dibj. Mecá.	Estudio	Estudio	—
3-02	6º	Máquinas y Motores	Trab. práct.	Estudio	Trab. práct.	Estudio	—
3-04	1º	Estudio	Dibujo	Estudio	Estudio	Geografía Gral.	—
	2º	Cálculo	Estudio	Cálculo	Dibujo	Cálculo	—
	3º	Estudio	Arqt.Naval	Estudio	Arqt.Naval	Estudio	—
a	4º	Estudio	Resit. Material	Estudio	Resit. Material	Estudio	—
	5º	Navega-ción	Trab. práct.	Estudio	Trab. práct.	Navega-ción	—
3-50	6º	Estudio	Trab. práct.	Navega-ción	Trab. práct.	Máquinas y Motores	—
7-30	1º	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	
	2º	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	
	3º	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	
	4º	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	
	5º	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	
	6º	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	Estudio	

instrucción, alimentación y equipamiento, corren por cuenta del Estado, salvo cierto vestuario de uso muy personal. Al fin del año escolar, se hace una inspección de carácter oficial a la cual concurre el Presidente de la República; después de ella, los alumnos diplomados pasan a servir en los buques y a continuar su carrera"[15].

¿Y qué de los cadetes desaprobados tanto en los exámenes parciales como en los finales? De acuerdo al proyecto complementario aprobado el 11 de abril de 1921 (modificando el Reglamento aprobado en febrero de ese año), se estableció lo siguiente:

"Art. 6°.– Un Cadete no puede ser autorizado para repetir un año de estudios sino en cualquiera de las circunstancias siguientes:

a. Por efecto de enfermedad que le haya impedido rendir los exámenes exigidos para ser clasificado.
b. Por no haber obtenido al fin del año académico los calificativos exigidos para pasar al siguiente año de estudios con la condición de que el Consejo Académico proponga su permanencia.

Ningún cadete podrá permanecer más de seis años en la Escuela Naval. Los deficientes al fin del año académico y que el Consejo Académico no recomiende su permanencia serán consultados al Ministerio para su separación.

Art. 7°.– Además de las causas que incapacitan a un Cadete para permanecer en la Escuela y que están indicadas en los artículos anteriores, puede ser despedido de ella por mala conducta habitual, por falta grave contra la disciplina, por falta contra el honor; pero la expulsión debe ser pronunciada por el Ministerio, previo dictamen del Director.

Art. 8°.– Los exámenes mensuales tendrán lugar en la última semana de cada mes académico, exceptuándose los correspondientes al cuarto mes académico de cada término. Los exámenes para el primero y segundo término tendrán lugar según el calendario académico que el Director preparará antes del principio del año académico. Durante los exámenes del primero y segundo términos no habrá recitaciones.

Art. 9°.– El mínimo de suficiencia es de 60 por ciento. Los cadetes cuyo promedio final para el término o año, en cualquier curso, sea inferior a este número, serán considerados como deficientes.

Art. 10°.– Cualquier Cadete ausente sin la debida autorización, de un examen, repetición o ejercicio, recibirá CERO por nota.

Art. 11°.– Cualquier Cadete, que en examen, repetición o ejercicio copiase de otro o recibiese alguna asistencia desautorizada o procurase obtenerla, o fuese encontrado con algún escrito referente al asunto, recibirá CERO de nota, y además será sometido a la acción disciplinaria.

Art. 12°.– Cada Cadete recibirá, cuando menos una nota semanal en cada uno de sus cursos y cuando un Cadete reciba más de una nota en cualquier semana el promedio de estos constituirá la nota semanal. Al final de cada semana se preparará una lista de los deficientes con las notas de todos los cursos a fin de que los cadetes puedan conocer su grado de cualquier mes académico multiplicado por dos y sumado este producto con la nota del examen mensual, y dividiendo esta suma entre tres determinará la nota final para el mes. Las notas finales para los meses de agosto y diciembre serán los promedios de las notas semanales, respectivamente.

Art. 13°.– La nota final de un término se determina considerando con peso doble el promedio de las notas finales de cada mes académico, sumando este resultado con la nota de examen del término y dividiendo la suma entre tres, en la siguiente forma:

$$\frac{2\ M\ --\ --\ n\ E}{3}$$

Art. 14°.– Durante el año académico recibirán los Cadetes del segundo, tercer, cuarto y quinto año una nota denominada de 'Carácter Militar' la que les será dada por el departamento ejecutivo y que tendrá el mismo valor que la recibida en los diversos cursos: efectuándose, en consecuencia, los promedios semanales, mensuales y finales de cada uno de los términos. Igualmente, recibirán una nota de 'Servicio a Bordo', durante el crucero de verano. Los coeficientes de estas dos notas se determinarán por el Director y no por el Consejo Académico.

Art. 15°.– Después del examen del segundo término, se formará un rol de mérito de cada año académico, de la manera siguiente:

El promedio final de cada Cadete, en cada curso, se multiplica por el coeficiente de dicho curso, y la suma de estos productos aumentada con el incremento 'Servicio a Bordo', dado en el crucero de verano del mismo año, es el múltiple o final por el año.

Art. 16°.– Se llevará una relación del número de puntos de demérito a que cada Cadete se haya hecho acreedor durante cada año académico. Al finalizar dicho año académico se les hará un descuento por cada punto para determinar el múltiplo del año académico.

El descuento será en proporción de 10:7:5:3:1 para las clases del quinto, cuarto, tercer y primer años, respectivamente.

Art. 17°.– No es permitido a ningún Cadete pasar de un año de estudios a otro superior sin haber sido aprobado en todos los cursos que lo componen.

Art. 18°.– Inmediatamente después del fin de los exámenes del segundo término, el Consejo Académico preparará los roles de mérito para cada clase en los cuales se señalarán las notas finales del año académico en los diversos cursos, correspondientes a cada uno de los cadetes, así como también el respectivo promedio final. Se formará una lista de todos los deficientes con las recomendaciones especiales que sean necesarias. Los roles de mérito y la lista últimamente mencionada, se enviará al Ministerio del Ramo, para su aprobación, a fin de que el Supremo Gobierno resuelva lo conveniente antes de la clausura del año académico.

Art. 19°.– La ceremonia de la clausura tendrá lugar durante la última semana del año académico, siendo la fecha determinada por el Ministerio del Ramo.

Art. 20°.– Los cadetes deficientes en el primer término pueden ser separados, dar nuevos exámenes o continuar con su clase, según las recomendaciones del Consejo Académico. Al recomendar el privilegio de nuevo examen el Consejo Académico siempre lo otorgará a los cadetes que se crean pueden ser aprobados.

Art. 21°.– Los exámenes de aplazados para el primer término tendrán lugar durante el mes de setiembre y los correspondientes al segundo término durante el mes de abril. Los Cadetes que resultaren todavía deficientes después de estos exámenes serán recomendados por el Consejo Académico para repetir el año o ser separados".

D. LOS "CRUCEROS DE VERANO"

En el marco del proyecto innovador del comandante Davy, sin duda alguna, la instauración de los denominados "Cruceros de Verano" fue una decisión acertada e importante desde todo punto de vista[16]. Con ello, no solo se buscaba garantizar la esencia de la formación de los nuevos cadetes (combinar la parte teórica con la práctica), sino también y de modo primordial, consolidar su vocación marinera al familiarizarlos de modo directo con la vida de mar. Anhelo largamente acariciado por las autoridades navales en el pasado inmediato[17]. En efecto, a partir de la fecha en la que el indicado oficial fue nombrado director de la Escuela, todos los esfuerzos se orientaron de inmediato a materializar dicha aspiración, de tal manera que al poco tiempo se inició lo que, afortunadamente, se convertiría en una tradición vigente e ininterrumpida hasta nuestros días con el nombre actual de "Cruceros de Instrucción"[18]. En su *Discurso-Memoria* de ese año, el comandante Davy remarcando el logro de esa aspiración expresó: "En los años anteriores, los cadetes estudiaban diez meses en la Escuela, teniendo dos meses de licencia o vacaciones durante cada año; durante esos cinco años, los cadetes de guerra no realizaban formalmente ningún tipo de crucero. En cambio, hoy, los nuevos cursos requieren ocho meses de estudios en el plantel, tres meses de crucero en los buques de la Armada, siendo el periodo vacacional de solo un mes".

De acuerdo, a lo proyectado, estos viajes –además de lo expresado arriba– buscaban en el ámbito geográfico interno, que los cadetes conocieran las localidades ubicadas a lo largo del litoral y que estas, a su vez, conocieran a los futuros oficiales de la Armada Nacional. Algo así como un conocimiento recíproco y fraternal. Como política general, se estableció que el "Crucero de Verano" debería zarpar el 2 de enero de cada año y tener una duración de tres meses (Garaycochea, T. 3).

¿Y qué de las tareas a bordo? Aquí la versión del comandante Jorge Ortiz Sotelo (1981): "Durante la travesía, los cadetes no solo realizaban una serie de prácticas a bordo, sino que también cumplían funciones de distinta naturaleza: de ranchero, bañero, cuartelero, vigía y timonel". Por su lado, el contralmirante Federico Salmón de la Jara (2005), agrega: "Si bien no se contaba entonces con un Buque-Escuela, la práctica en los buques era intensiva y nos ayudaba a formarnos como 'hombres de mar'. En total, durante los seis años de vida académica, se realizaban cinco cruceros en las naves de nuestra Escuadra. Durante el transcurso de ellos, se

efectuaban cambios de cadetes entre cruceros y submarinos. Allí nos hicimos 'marineros', pues participábamos junto al personal subalterno en todas las actividades de cubierta, manejo marinero, artillería, máquinas de propulsión y compartimentos de calderas; asimismo, maniobras tácticas, ejercicios en la mar, ejercicios de inmersión y ejercicios de tiro y torpedos. Los Cruceros de Verano se realizaban de enero a abril. Se recibía a bordo de las diferentes unidades de superficie y de submarinos a grupos de cadetes bajo la dirección y vigilancia de un instructor de la planta orgánica de la Escuela. Se efectuaban a lo largo del litoral y muchas veces llegaban hasta Panamá (Balboa) y a otros países del Continente. La última etapa del Crucero de Verano de 1930, en el mes de marzo y en el cual participé, comprendió la visita de las divisiones de cruceros y submarinos al puerto de Valparaíso, hecho que revistió una gran significación en nuestra tradición naval y en la vida de los dos países vecinos, pues se trataba del primer acercamiento entre Perú y Chile después de finalizada la Guerra del Pacífico".

¿Cuál fue el primer "Crucero de Verano" con que empezó la expresada tradición y cuáles fueron los que le sucedieron durante el Oncenio? Aquí una síntesis de ellos con sus principales ocurrencias y recorridos.

Conforme a lo señalado por el comandante León Garaycochea (T. 2), el primer "Crucero de Verano" tuvo lugar el 7 de marzo de 1921, autorizado por la Resolución Ministerial del 3 del indicado mes. Aquí el texto:

> "Lima, 3 de marzo de 1921
> Visto el oficio adjunto del Director de la Escuela Naval y de acuerdo con el plan formulado por el Ministerio del Ramo para efectuar un crucero en el que tomarán parte los cadetes de dicha Escuela;
> Se resuelve:
> Que 56 cadetes del mencionado Instituto, sean embarcados en los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* a cargo del Teniente 1° don Humberto Alfageme Chávarri y del Teniente 2° don Mariano H. Melgar Conde, respectivamente, los que, a su vez, estarán bajo las órdenes inmediatas de los primeros comandantes de los mencionados buques.
> Comuníquese y regístrese
>
> *LEGUÍA Y MARTÍNEZ".*

Dicho crucero recorrió nuestro litoral en dos tramos o etapas: primero, la costa norte y, luego, la costa sur, tocando en sus principales puertos. El primer tramo duró del 7 de marzo al 1° de abril; de retorno, luego de embarcadas las provisiones en el Callao, las naves volvieron a hacerse a la mar, rumbo al sur, el 15 de abril, para volver dos semanas después (29 de abril). Esta fecha estaba determinada de antemano, a fin de que el Año Académico

comenzara el 1° de mayo. Durante este lapso –anota Ortiz (1981)– la Escuela prácticamente permaneció vacía hasta fines de marzo en que los diecinueve postulantes aprobados dieron inicio, por primera vez, al periodo de adoctrinamiento e inducción después del juramento establecido. "Durante los 30 días que duraba dicho periodo, al igual que en nuestros días, se procuraba obtener en el recién ingresado las condiciones físicas y militares aparentes a la vida en común que llevaría en el futuro con los demás cadetes", refiere el citado autor.

Conforme a las reformas establecidas en la flamante organización de la Escuela, el segundo "Crucero de Verano" se inició con retraso el 9 de febrero de 1922 con destino a la costa norte del país. Para tal efecto, los cadetes fueron divididos en tres grupos o secciones: A, B y C. Los dos primeros, fueron embarcados en el crucero *Coronel Bolognesi* a cargo del instructor de la dotación del plantel, teniente 1° Antonio Julio Saldías Maninat; y el grupo C, lo hizo en el crucero *Almirante Grau*, embarcándose el día 20 del mismo mes al mando del instructor, teniente 1° Pedro Benjamín Swayne Saravia (también de la dotación de la Escuela). Aquí el comentario de la *Revista de Marina* en su edición de enero-febrero de ese año: "Los citados grupos de cadetes van en viaje de práctica, a efectuar el Crucero de Verano que indica la nueva organización del plantel; y por consiguiente, ha de ser muy provechosa la instrucción que durante él adquieran, pues van a tener oportunidad de presenciar, además, las maniobras que realizará la División Naval. La partida del Callao de la indicada División con destino a los puertos del norte tuvo lugar el día 22, siendo acompañada por una escuadrilla de hidroaviones salida de Ancón a fin de tomar parte en las maniobras". El retorno del crucero *Coronel Bolognesi* al Callao se efectuó en la madrugada del 16 de marzo; lo propio hizo el crucero *Almirante Grau* doce días después a las 11:50 horas. "Los cadetes regresaron a la Escuela el día 30, recibiendo las instrucciones necesarias para que el año escolar de 1922 comience el 1° de mayo, después del respectivo mes de vacaciones" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, marzo-abril de 1922, año VII, N° 2). Por su parte, el ministro de Marina, capitán de navío Ramón Valle Riestra, en su *Memoria* de ese año escribió: "A fin de intensificar la instrucción del futuro personal de la Armada, mi despacho ha procurado, dentro de la mayor economía exigida por la presente situación fiscal, que los buques de nuestra Escuadra efectúen viajes, entre los que pueden anotarse el Crucero de Verano realizado durante el presente año por los buques *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. De

estos viajes se ha obtenido, tanto para los cadetes como para la tripulación, ventajosos resultados para su entrenamiento y formación marinera".

El tercer "Crucero de Verano" se inició el 8 de febrero de 1923, embarcándose rumbo al norte los cadetes a bordo del crucero *Almirante Grau*. Los instructores encargados de su enseñanza y vigilancia fueron los tenientes primero Manuel F. Jiménez Saldías y Pedro B. Swayne Saravia. El retorno se efectuó el 1° de abril. El ministro de Marina en su *Memoria* de ese año expresó: "Se ha llevado a cabo exitosamente el Crucero de Verano establecido anualmente y que ha venido a reemplazar las rutinarias labores de los jóvenes cadetes". Finalmente, hay que señalar que, por Decreto Supremo de 11 de setiembre de 1923, quedó establecido obligatoria y definitivamente el "Crucero de Verano" para los cadetes de la Escuela Naval, el cual principiaría el 2 de enero de cada año con una duración de tres meses.

Atendiendo a lo dispuesto en el dispositivo anterior, el 2 de enero de 1924, por la mañana, se hicieron a la mar, rumbo al sur, los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* para iniciar el cuarto "Crucero de Verano" correspondiente a ese año. Los cadetes, como en las tres ocasiones anteriores, fueron divididos en dos grupos a órdenes de los tenientes primero: Enrique Maura Butler y Ernesto Besnard Negrete; Jorge Baldwin Pita y Guillermo Runciman Rivasplata, respectivamente. Diez días después, con el mismo propósito, zarpó del Callao el B.A.P. *Teniente Rodríguez*. A continuación, transcribimos el minucioso testimonio de la *Revista de Marina* (marzo-abril de 1924) narrando lo ocurrido en los meses de enero, febrero y marzo durante aquel crucero. Dice:

> "En la mañana del 2 de enero, zarparon del Callao los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, rumbo al sur, conduciendo a bordo a los cadetes de la Escuela Naval del Perú, divididos en dos grupos. Cuatro días después fondearon en el puerto de Ilo, permaneciendo en él hasta el día 9. En ese lapso, la dotación hizo ejercicios generales de embarcaciones, desembarco, infantería en tierra, tiro de fusil, etc.
>
> El día 10 en la mañana, prosiguieron viaje al norte, fondeando en todos los puertos y caletas. En la bahía Independencia permanecieron hasta el 12 de enero en que zarparon en demanda de Paracas, habiendo desarrollado en esta navegación problemas de exploración y principalmente de visibilidad, con el B.A.P. *Teniente Rodríguez*, el cual zarpó del Callao al sur en la mañana del citado día.
>
> Durante la estadía en Paracas, se levantó la carta hidrográfica del lugar y se practicaron ejercicios de torpedos conforme instrucciones especiales expedidas por la Comandancia General de la División, hasta el día 30 en que zarparon para el Callao, fondeando en este puerto la madrugada del 31.
>
> La segunda parte del Crucero de Verano comenzó en la mañana del 10 de febrero, después de rellenar tanques y carboneras, en que se hicieron

a la mar los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* rumbo al norte, fondeando en todos los puertos y caletas como prácticas de entradas y salidas de los mismos para todos los Jefes y Oficiales. El 18 llegaron al puerto de Paita donde se encontraba de estación el B.A.P. *Lima*.

La tercera parte del recorrido comprendió el ejercicio de tiro preliminar de cañón por los B.A.P. *Almirante Grau*, *Coronel Bolognesi* y *Lima*.

Durante los días transcurridos del 21 al 28 de febrero, los tres buques hicieron en las afueras de Paita ejercicios de aproximación y batalla y corridas de ensayo. El 1° de marzo, se dirigieron los buques al Callao a rellenar carboneras, continuando el B.A.P. *Lima* de estación en Paita.

La cuarta parte del crucero comprendió el ejercicio final de tiro de cañón, con cargas de combate por los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, en Ancón, lugar al cual se dirigieron el 2 de marzo.

Del 12 al 26 de ese mes, se hicieron los preparativos generales para el tiro, ejercicios de aproximación y batalla y corridas de ensayo, efectuándose las corridas definitivas los días 27 y 29. Este último ejercicio fue presenciado por el Señor Presidente de la República, Ministros de Estado, miembros de la Misión Naval Americana y Jefes y Oficiales de la Armada. El blanco fue remolcado por el B.A.P. *Teniente Rodríguez* a distancia variable de 8 000 a 10 000 metros. Terminado el ejercicio, regresaron los buques al Callao".

Por su lado, el vicealmirante Pedro Gálvez Velarde en su libro *La bitácora de mi vida* (1998) hace una extensa referencia a este "Crucero de Verano" de 1924 que, para los de su promoción, fue el primero. Aquí una versión resumida: "Después de la clausura del año académico de 1923, nos dieron dos días libres y el 2 de enero del año siguiente, a cargo de los tenientes Maura, Besnard, Baldwin y Runciman, nos embarcamos en los cruceros *Grau* y *Bolognesi* con dirección al sur. Los primeros días del crucero fueron fastidiosos, pues los cadetes antiguos pretendían seguir con la 'Saladera', a la cual nos sublevamos. Los cadetes teníamos por alojamiento el sollado de proa, el cual era un nido de ratas y a veces nos despertábamos con una rata muy acomodada en nuestros pechos. Nuestra rutina comenzaba a las 06:00 horas con ejercicios físicos en cubierta, luego baldeo, baño y desayuno, para continuar con las actividades marineras o de navegación, calderas, máquinas, según el año. A esto seguían el conocimiento general del buque, señales con bandera o semáforo y en la noche el morse. Hacíamos guardia como timoneles, señaleros, fogoneros, engrasadores, etc. El 29 de marzo regresamos al Callao, felices de nuestro primer viaje. Cuando desembarcamos, salimos uniformados y nos sentíamos ya unos viejos y curtidos 'Lobos de Mar'. Nuestros familiares y amigos nos dieron una calurosa (y ruidosa) bienvenida".

El 2 de enero de 1925, a las 10:00 horas (fecha y hora fijadas reglamentariamente) se inició el quinto "Crucero de Verano" a bordo del B.A.P. *Coronel Bolognesi* con rumbo al puerto panameño

de Balboa. "Particular significación tenía este crucero, ya que por primera vez desde aquel lejano viaje de la fragata *Amazonas*, los futuros oficiales visitarían tierras extranjeras", nos dice el comandante Ortiz (1981). Los cadetes iban al mando del capitán de fragata Alejandro P. Valdivia Vera y de los instructores tenientes primero Manuel R. Nieto Chipoco y Mariano H. Melgar Conde, así como del capitán de corbeta Ricardo Figueroa San Miguel y teniente primero ingeniero Guillermo Runciman Rivasplata. "El Crucero de Verano del presente año es particularmente singular e interesante, pues se ha hecho coincidir con él las fechas de conclusión de las reparaciones que se efectúan en Panamá al B.A.P. Almirante *Grau* y la iniciación de los mismos trabajos a su gemelo el B.A.P. *Coronel Bolognesi*. Para realizar este programa, el B.A.P. *Coronel Bolognesi*, después de pasar doce días en la bahía de Ancón practicando ejercicios preliminares de artillería, se hizo a la mar el día 14 con rumbo a Panamá", refiere la *Revista de Marina* en su edición de enero-febrero de 1925.

Sobre la estadía de los cadetes en ese país y su retorno a bordo del B.A.P. *Almirante Grau*, la misma publicación comentó lo siguiente: "Procedente de Panamá y después de más de seis meses de ausencia, tiempo que han durado las reparaciones y arreglos verificados, ha llegado al Callao el B.A.P. *Almirante Grau*. Los cadetes de la Escuela Naval que salieron en el B.A.P. *Coronel Bolognesi*, han regresado en el B.A.P. *Almirante Grau* en donde continuarán hasta finalizar el programa del presente Crucero de Verano. Durante la permanencia de los B.A.P. *Grau* y *Bolognesi* en Panamá y con motivo de la presencia de dichos cadetes, las autoridades americanas de la Zona del Canal, y el gobierno y pueblo panameños, han tributado un gran número de agasajos a nuestros jóvenes estudiantes, comprometiendo la gratitud nacional. Dentro del orden técnico, la visita a Panamá de los cadetes peruanos ha sido particularmente interesante y provechosa; la visita a la Estación Naval de Cocosolo, a la factoría de Balboa, a las obras portuarias y de defensa y el detenido estudio del Canal, así como el de las maniobras que los buques efectúan al pasarlo, son las lecciones objetivas más provechosas del presente crucero".

Luego de reabastecerse adecuadamente en el Callao, el B.A.P. *Almirante Grau* dio inicio a la segunda etapa del "Crucero de Verano", en compañía de los B.A.P. *Lima* y *Teniente Rodríguez*. El 28 de marzo regresaron al Callao. "En esta segunda parte del Crucero de Verano, el programa ha sido completado de acuerdo al programa establecido, habiéndose realizado los



El cazatorpedero *Teniente Rodríguez* en pleno desplazamiento en el varadero del Callao (*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima 1º octubre 1926).

ejercicios finales de torpedos y artillería y las maniobras tácticas correspondientes. Los cadetes de la Escuela Naval que han verificado este crucero, por reglamento pasaron a disfrutar de las vacaciones que les corresponde durante el mes de abril", informó la citada publicación. El vicealmirante Pedro Gálvez, presente en este crucero, nos ha dejado también una versión de lo ocurrido entonces y de lo experimentado durante la permanencia de las naves y tripulación en Panamá (incluyendo anécdotas). Dice:

> "Vino el 2 de enero de 1925 y felices y contentos nos embarcamos en el B.A.P. *Bolognesi* para realizar nuestro primer viaje al extranjero, a Panamá y Zona del Canal. Nuestro instructor era el comandante Alejandro Valdivia, hombre recto pero comprensivo y afectuoso. En Ancón permanecimos varios días haciendo ejercicios, para luego zarpar directamente a Balboa. Cuando llegamos a este puerto, encontramos a nuestro querido B.A.P. *Almirante Grau* terminando sus reparaciones y el cambio del sistema de combustible de carbón a petróleo. Mientras daban fin a los trabajos, aprovecharon para hacernos conocer las factorías, el dique seco, las estaciones y escuelas de la Marina y el propio Canal de Panamá, la obra más fantástica de ese tiempo. Todo esto amenizado con agasajos e invitaciones a utilizar las instalaciones de la YMCA y del Club House de Balboa, a donde íbamos como si fuera nuestra casa, usábamos sus piscinas, salas de juego, salones de lectura, etc. En la 'Y' nos acoplábamos a las ceremonias religiosas y después nos convidaban refrescos y bocaditos.
>
> Un día que habíamos ido al Club House, nos sentamos en una mesa Fernando Romero, Alfredo Sousa, Alberto Castillo, Miguel Chávez y yo; en otra mesa, cercana a la nuestra, había un grupo de chicas que hablaban entre ellas solo en inglés, creíamos que ellas eran 'gringas'. Y a Romero se le ocurrió galantearlas en español con piropos bien huachafos para reírnos, pero cual no sería nuestra sorpresa cuando las oímos en perfecto castellano burlarse de los piropos; eran panameñas que trabajaban en la Zona del Canal. Entonces, Romero se paró, se acercó a la mesa de ellas y se presentó diciéndoles que éramos cadetes de la Escuela Naval del Perú y a continuación él nos presentó a cada uno de nosotros. Hicimos una mesa redonda, charlamos y nos hicimos amigos y fueron después nuestras parejas en las fiestas del Club de la Unión en Panamá y a bordo de los buques.
>
> Concluidos los trabajos en el *Almirante Grau*, nos transbordamos a él y el *Coronel Bolognesi* pasó a los talleres para modernizarse como el *Almirante Grau*.
>
> Zarpamos de Balboa de regreso al Perú, a donde llegamos el 27 de febrero. Luego de reabastecernos en el Callao, salimos en convoy con el B.A.P. *Teniente Rodríguez* el día 2 de marzo. En esta segunda etapa visitamos Ilo y Paracas; de regreso, recalamos en el Callao y pasamos a Ancón, donde hicimos sucesivos ejercicios de artillería. El 28 de marzo, regresamos al Callao, dando fin a este bonito e inolvidable Crucero de Verano que nos dio la oportunidad de conocer el famoso Canal de Panamá".

Finalmente, refiriéndose a los resultados de este quinto "Crucero de Verano", el presidente Leguía en su *Mensaje* de 1925 manifestó: "El Crucero de Verano del año en curso, en el que tomaron

parte los cadetes de nuestro Instituto Naval, se extendió hasta la zona del Canal de Panamá. La valiosa experiencia que han adquirido los jóvenes alumnos en este periplo profesional indudablemente repercutirá de manera ventajosa en su formación integral".

En los primeros días de enero de 1926 (día 4), se inició el sexto "Crucero de Verano" a bordo de los recién reparados B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, zarpando del Callao con rumbo a Panamá. Los cadetes estuvieron a cargo de los instructores de la dotación de la Escuela. "Después de una estadía de diez días en Panamá, los citados buques regresaron al Callao con el objeto de reunirse con el resto de la División Naval, emprendiendo toda ella viaje a la bahía de Paracas en donde durante el mes de febrero realizaron diferentes ejercicios de artillería y torpedos. El ejercicio de tiro real de combate se efectuó al final de marzo en las cercanías de la bahía de Ancón. Es inútil insistir en la bondad de estos cruceros y solo cabe felicitarnos por el hecho de que se vienen realizando desde hace varios años sin interrupción alguna", comentó satisfactoriamente la *Revista de Marina*. De semejante opinión fueron las renombradas revistas *Variedades* (10 de agosto de 1926) y *Mundial* (10 de diciembre del mismo año). Por su lado, el mencionado vicealmirante Pedro Gálvez (1998) escribió: "Vino el año 1926 y nos embarcamos en los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. El zarpe fue el 4 de enero con escalas en Huacho, Talara y Zorritos con destino a Balboa, donde carenamos nuestros buques en el dique seco. Como siempre, fuimos bien atendidos por las autoridades políticas y navales de la localidad. Zarpamos de regreso al Callao con escalas en Pacasmayo, dando fin a este Crucero de Verano el 27 de enero". De igual manera, el mandatario lambayecano en su *Mensaje* de ese año expresó en términos satisfactorios: "El Crucero de Verano se extendió este año nuevamente hasta el Canal de Panamá. Estos viajes de instrucción, en los que, a la vez que se intensifican las enseñanzas, se hace la aplicación de ellas, vienen dando, desde el punto de vista de la preparación personal, los mejores resultados". Por último, sobre este viaje a Panamá, un cronista de la indicada revista *Variedades* (10 de julio de 1926) nos ha dejado el siguiente y extenso testimonio:

> "Vibra el clarín al toque de honor, que congrega, prestamente, en la cubierta a los oficiales del gallardo crucero. Aléjense, raudas, las lanchas automóviles que se llevan los últimos adioses y, desde la borda del *Grau*, presenciamos, con secreta emoción, la maniobra afanosa de la partida. Los oficiales de guardia se posesionan de sus puestos respectivos. Lévase el ancla y, sobre el ruido de cables y cabrestantes y el jadeo de las hélices, se oye clara y enérgica, la voz del comandante que, desde el puente de la

nave, ordena: 'Una atrás y otra adelante'. Y el barco almirante de nuestra División Naval, reluciente y esbelto, ondeante al tope de mesana el bicolor amado, abandona, en elegante y preciso viraje, su fondeadero; pasa por delante del *Bolognesi* y del *Rodríguez*, deja muy atrás hasta perderse en la lejanía, la visión del puerto y dobla, por fin, el cabezo de la isla de San Lorenzo, que semeja un soñoliento cetáceo.

Ha querido el Perú ofrendar a Panamá un testimonio más de su predilección y de su cariño de hermano mayor y envíale, para que le represente en las fiestas conmemorativas del Congreso Bolivariano de 1826, una escogida embajada que, acertadamente, preside don Enrique Castro Oyanguren, figura consagrada de nuestras Letras, espíritu de selección que trocara, sin desmedro, las agitadas luchas del periodismo político, por las serenas y sutiles labores de la diplomacia; y la integran, entre otros, Raúl Porras Barrenechea, uno de nuestros más altos y seguros valores juveniles y los comandantes Héctor Mercado Silva y Leónidas González Hondemar que caracterizan dignamente, a la Marina y el Ejército nacionales. Y, para que nada pueda añorarse en esta representación selecta de la Patria, ni se eche de menos lo que constituye legítimo orgullo de nuestro país, marchan, también a Panamá, encarnando la belleza tradicional de la limeña, la encantadora señora de Cúneo y la gracia, el ingenio y el talento de nuestras adorables mujeres las señoras de Salas y de Pinilla y Angélica Palma heredera feliz de un nombre egregio.

Mientras el personal de la embajada hace sus aprestos, ayudado por la gentileza de los jefes del barco, que todo lo allanan para hacer confortable el flotante alojamiento en la toldilla de proa, Raúl Porras, Federico Mould Távara y el cronista buscamos la grata y cordial compañía de la joven oficialidad. Ahí están todos los que las exigencias, del duro servicio cotidiano deja libres, en esos instantes; amigos de ayer, camaradas de hoy, nombres que evocan remotos recuerdos infantiles, nobles figuras de la Marina, desaparecidas de la vida, pero no de nuestro corazón. Ahí están todos, sonrientes y joviales, con la simpatía a flor de labio, a despecho de la aspereza de los rostros curtidos por el sol. Víctor Manuel Ontaneda marino de raza que posee la abierta franqueza de los lobos de mar y Félix Vargas Prada, dueño de la más plena y comunicativa alegría de vivir: Julio Elías Murguía, serio y grave, como el más auténtico almirante británico; Carlos Edwards, bondadoso y despreocupado con quien revivimos añoranzas de una infancia lejana, a la que en vano, quisiéramos volver. Se conversa animadamente, se adelanta comentarios y augurios sobre el viaje se trazan proyectos de diversiones para amenizar la larga travesía, que, poco después, habría de parecernos breve. Pero esta charla amistosa, que tan amablemente iniciara nuestro viaje, fue, interrumpido para el cronista del modo más lamentable. El mal de mar le hizo su víctima y por el resto de ese día, condenólo al confinamiento, la inacción y la angustia. El doctor Garcés, ese activo y diligente médico que posee la ciencia infalible de los calmantes y aplica, con idéntico acierto, drogas y consejos, dominó, bien pronto el malestar. Ya, por la noche, después de la primera comida a bordo, nuestro camarote que, por improvisado, resultó ser el mejor del barco, convirtióse en centro de reunión y de charla.

Los comandantes Taboada y Bravo Arenas que se desviven –plenos de generosidad y de gentileza– por hacernos a todos grata la travesía; el comandante Mercado, cuyo perenne buen humor e incisiva agudeza

le concitan, bien pronto todas las simpatías; el comandante González Hondemar, cuyo temple militar y cuyas ansias bélicas hallan, a cada instante, ambiente propicio para expandirse; el comandante Saldías, Jefe interino del E.M. de la División Naval, tan inteligente, tan comprensivo y tan seguro de su profesión; el teniente Bérmudez del E. M., el primero en el servicio y el primero, también, en las horas de solaz, la muchachada entusiasta del barco, en la que figuran con Ontaneda y Vargas Prada, Edwards y Elías, mozos tan hidalgos como Manuel Villar, que lleva con honra uno de los más preciaros nombres de nuestra historia naval y cuya característica seriedad habría de alterarse, pronto en una noche inolvidable de Panamá, entre música jaranera de tamborito y libaciones alegres de champagne; César Rangel, que hace honor a la tradición marinera de su tierra natal; Héctor Barragán, de chispeantes entusiasmos inagotables; Willy Tirado, cuyo espíritu naturalmente comunicativo y zombón, sufrió –durante el viaje– frecuentes crisis de melancolía ante la responsabilidad de su cargo de 'ranchero'; Alfonso Vásquez, quien no pierde ocasión para disertar, eruditamente, sobre los serios tópicos de política naval que desarrolla en la *Revista de Marina*; el alférez Valderrama, tan reservado durante el viaje como locuaz y decidor con las lindas panameñitas; el alférez Barrón, oficial de Telegrafía, que hace a bordo las veces de periódico ambulante; el alférez Moreno; los ingenieros comandante Martínez, tenientes Salas, Leguía y Allende, y el comandante Maura, cuyas felices disposiciones chirigoteras solo reveláronse el 'ancla Balboa', libre va de la preocupación de rocas y bajíos; todos se dan cita en el confortable fumoir, convertido, súbitamente, en alojamiento nuestro. Veladas inolvidables que suceden, en las que se derrocha el ingenió y, malgrado los efectos del mareo, entre tragos reconfortantes de whisky y sorbos cordiales de humeante té, funciona, en forma extraordinaria y solemne la humanitaria 'Asociación biliosa', que –ante la regocijada complacencia del presidente y fiscal viajeros– ve engrosar sus ya apretadas filas con nuevos adeptos fervorosos entre la gente de mar.

Ya, en los días subsiguientes, se reúne todo el pasaje en la toldilla de popa, en torno a nuestro embajador. En cómodas sillas, nos arrellanamos blandamente, y ante el espectáculo siempre tornadizo e inquietante del mar y la profunda sugestión de los crepúsculos, se escucha la agradable, fresca y bien timbrada voz de la señora Pinilla, que entona, acompañada diestramente por la guitarra de ese exquisito gentleman que es el comandante Abbot, cálidas coplas gitanas, sensuales y tristes tangos y hasta el repiqueteo jocundo o inconfundible de una auténtica marinera.

Angélica Palma, evoca, otras veces, ante la curiosidad anhelante del auditorio, visiones amables del Madrid castizo, figuras próceras de las Letras y las Artes hispánicas, que ella tratara en cordial intimidad y que retrata ahora, con certeras pinceladas y anima con citas de frases y anécdotas características y sabrosas. El comandante González, por no ser menos, trae a la memoria sus días de *stage* en Francia y cuenta sus aventuras, sus impresiones y los buenos chascos de su iniciación parisina, mientras el comandante Mercado acota el relato con chistes de buena ley.

Y así se pasan alegres las horas, mientras el barco navega bellamente con sus seis calderas encendidas y desarrollando un andar de 13 millas por hora, sin que el menor contratiempo venga a poner a prueba la tradicional pericia de nuestros marinos.

Se aguza el ingenio para amenizar el viaje. Ya son las reñidas partidas de bridge y póker que se empeñan en la cámara de comando y en las que intervienen el personal de nuestra embajada y de la plana mayor del crucero; ya son en otra tarde, en la que un calor sofocante, seguido de fuerte aguacero delata la proximidad del trópico, unas emocionantes carreras de caballos, en las que no es parte menos interesante del espectáculo el regocijo febril con que el comandante González Hondemar celebra su buena estrella y cuenta y recuenta su pingues ganancias en el clásico 'Embajador' y los premios 'Marisabel' y 'Bilis'; ya es, por último, y como el más grato de los recuerdos de este viaje inolvidable, la fiesta brillante e ingeniosa, organizada por la oficialidad para celebrar el paso de la línea equinoccial y en la que colaborara, siempre decidora, risueña y gentil, la señora de Pinilla. La víspera de esta fiesta llegaba a nuestros oídos, potente y sorpresiva, la voz de Neptuno saludando la entrada de nuestro navío a sus dominios y anunciándonos su próxima visita en la que desplegara toda la pompa y los esplendores el protocolo que habría de opacar el observado, durante la travesía del viaje, por uno de los primeros secretarios de la embajada. En efecto, rodeado de majestad y boato, apareció, a nuestra vista, al día siguiente, el dios marino recostado muellemente en las andas que portaban seis fornidos esclavos, al lado de su esposa, para cuya elección hubo un escrupuloso concurso entre la marinería hasta encontrar al que encarnara mejor los encantos de Anfítrite.

Precediendo el Dios de heraldos y timbaleros, llegó –después de triunfal desfile por toda la cubierta– ante la tribuna que, en el puente de comando, ocupaban nuestro embajador y su comitiva y se dio comienzo a la ceremonia, con la toma de posesión del barco a nombre de Neptuno, por uno de sus capitanes, procediéndose en seguida, entre el entusiasmo desbordante de los presentes a la ceremonia del bautizo de los nuevos súbditos de aquellos que por vez primera pasábamos la línea ecuatorial. Federico Mould y el cronista fuimos solemnemente afeitados, por el auténtico barbero del buque revestido para el caso de ornamentos sacerdotales. Luego, entre gritos de júbilo que ahogaban las exclamaciones de protesta de las víctimas, comenzó el baño bautismal de los nuevos conscriptos navales, que así pagaban su tributo al dios del Mar.

Y terminó la ceremonia con la apertura de la ventruda ballena que contenía los presentes con que la munificencia neptuniana nos abrumaba. Versos de Belsarima, llenos de intención y de punzante ironía acompañaban los regalos, que comenzaron con el de un Diccionario de la Lengua para nuestro académico embajador; un método de guitarra, otro de español y una tabla de reducción a dólares para el comandante general, pastillas para la ronquera crónica para el comandante Taboada y una nueva condecoración para el más protocolar y solemne de los secretarios.

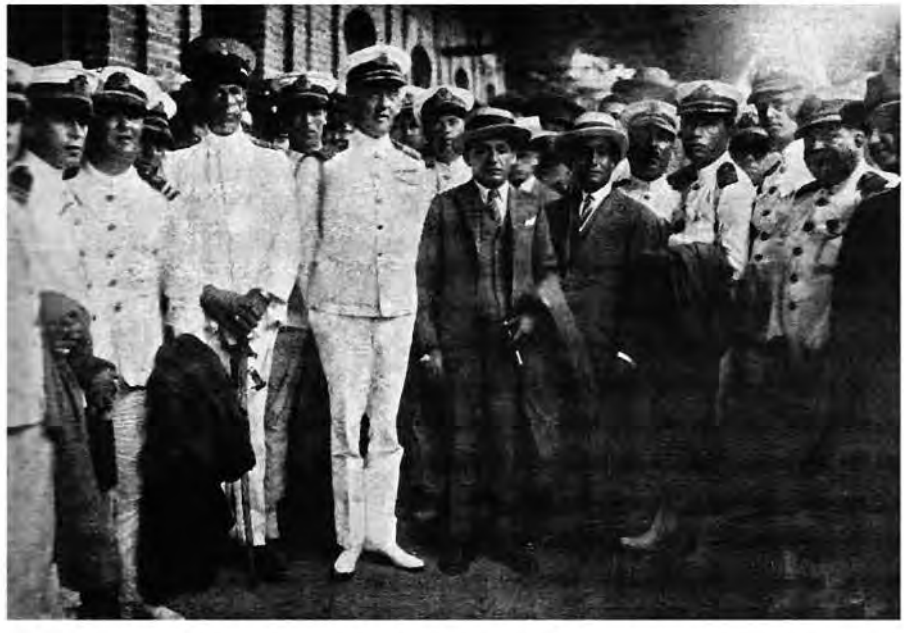
Llegó, al fin, el día del arribo. A las 8 a.m. del 14, veíamos a través de las lumbreras de nuestro camarote, el verde islote de Taboga, que se yergue como centinela avanzado delante de Balboa. El barco avanza lentamente, con los fuegos apagados sobre las quietas y diáfanas aguas de golfo, hasta embocar la bahía de Panamá, a cuya vera se alzan esbeltas y armoniosas, las blancas construcciones de la histórica ciudad. Las torres altivas de la Catedral dominando la perspectiva, sirven de guía al crucero que continúa su lento y seguro avance.

Y es entonces que, ante la vibrante emoción de los pasajeros, lanza el *Grau* con la voz estentórea de sus cañones, el saludo del Perú a la república

> fraterna. Sube el práctico a bordo y toma el gobierno de nuestro crucero que ejecuta una bella y precisa maniobra, virando hacia Balboa. La sanidad abandona el barco después de su rápida visita y nos vamos acercando al fuerte Amador que enhiesta sobre las rocas sus ásperos muros y ostenta la 'bandera estrellada de la Unión'.
>
> Nuevamente el barco deja oír su voz de acero y retumba, ahora, la sonora respuesta de bronce de la Fortaleza. Hemos entrado a Balboa. El mar tiene quietudes de remanso y nuestro buque parece deslizarse por sobre la bruñida superficie de un espejo. Escalonadas sobre los cerros de cromo, revestidos todos los cerros de cromo, revestidos todos de verde grama, como los cerros enanos de 'nacimiento', surgen las pintorescas y uniformes casitas blancas de Balboa, coronadas por rojas techumbres que nos recuerdan aquellas casitas de juguete que tantas veces deshiciera nuestra impaciencia infantil. El monumental edificio de la Administración destaca por encima de todas las construcciones de la ciudad, su larga fachada 'ojerosa de ventanas', y ahí abajo, extienden sus tentáculos de acero los gigantescos muelles y sobre ellos resuena, incesante, la 'alegra canción de las grúas' y el fatigante jadear de los donkeys. Pasamos, muy cerca, por delante de los muelles franceses y de petróleo y, después de saludar, con los acordes solemnes del himno americano, el crucero *Rochester*, tan íntimamente ligado a la historia reciente de nuestras más caras reivindicaciones patrióticas, atracamos, por fin, al muelle 16. Una larga hilera de automóviles nos espera, estacionada delante del muelle. A poco surgen miradas inquisidoras y se agitan, con alegres bandadas, los pañuelos. Apoyados en la borda vemos venir hacia nosotros, mientras se tiende el puente de acceso, al encargado de negocios del Perú, señor Rosenthal y a su gentil esposa, en quien la elegancia y la distinción, son dones inconfundibles de estirpe; al ministro de Instrucción Pública, don Octavio Méndez Pereira, varón preclaro, talento egregio y verbo de oro, cuyo nombre resuena gratamente en el Perú; a la señora Esther Neira de Calvo, raro ejemplar de mujer fuerte y exquisitamente femenina a un tiempo a cuyas dotes organizadores débase la convocatoria y realización del Congreso Femenino y a Rodolfo Chiari Jr. y Samuel Lewis Jr. Dos gentiles caballeros sin reproche, que constituyen la comisión de atenciones de nuestra embajada. Y con ellos nos alejamos rumbo a Panamá, mientras vibra todavía en nuestros oídos el bronco y viril saludo de los cañones y recibimos a nuestro paso la ondeante bienvenida de las banderas".

A partir de 1926 –apunta el comandante Ortiz (1981)– la participación de los submarinos en los "Cruceros de Verano" agregó mayores posibilidades de práctica para los cadetes. Países como Panamá, Colombia, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador y Chile, fueron visitados por los diversos cruceros que se efectuaron hasta 1930, como veremos de inmediato.

El 4 de enero de 1927 a las 10:00 horas, conforme estaba anunciado, se inició el sétimo "Crucero de Verano" a bordo de los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* y de los flamantes submarinos *R-1* y *R-2*. En esta ocasión, se embarcaron 41 cadetes con rumbo a los principales puertos del país, así como de Colombia (Buenaventura), Panamá (Balboa e Islas Perlas), El Salvador (La Unión), Honduras (Amapala)





Crucero de Verano de 1927: Los marinos peruanos en Buenaventura:
(*Variedades*. Lima, 29 enero 1927).

y Costa Rica (Punta Arenas). Entre los puertos peruanos, la nómina comprendía: Chimbote, Paita, Sechura, Talara, Callao, Mollendo, Pisco, Independencia, etc. Ese mismo día (4 de enero), los cadetes del 5° año fueron enviados a bordo del B.A.P. *Teniente Rodríguez* para su entrenamiento en la Escuela de Hidroaviación de Ancón, a cargo de un oficial instructor. La instrucción se llevó a cabo siguiendo el plan trazado por la dirección del plantel: aprendizaje y conservación de máquinas, artillería aérea y estudio de motores.

El primer mes del indicado "Crucero de Verano" comprendió práctica de navegación en escuadra y ejercicios tácticos en nuestro mar. En Panamá, se realizaron ejercicios de torpedos en las Islas Perlas, visitando posteriormente los lugares mencionados. Con esto, se cumplió la segunda parte del crucero. De acuerdo a lo establecido, la Escuadra regresó al Callao el 3 de marzo y casi de inmediato (7 de marzo) zarpó hacia los puertos del sur, efectuando ejercicios de artillería frente a la bahía de Paracas; en estos ejercicios también tomó parte el B.A.P. *Teniente Rodríguez* que, con anterioridad, había remolcado el blanco. Terminados satisfactoriamente los indicados ejercicios, la Escuadra regresó al Callao en la mañana del 26 de marzo, habiendo cumplido en todas sus partes el extenso itinerario diseñado de antemano (ver página siguiente). "El crucero, en términos generales, se cumplió con toda exactitud y ello dio lugar para que se exteriorizasen las simpatías que el Perú goza en el extranjero, traducidas en múltiples agasajos y manifestaciones de aprecio, según relatan los diarios de los diversos países visitados" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, enero-febrero de 1927, año XII, N° 1).

A raíz de este "Crucero de Verano" de 1927 (y de la experiencia vivida por él durante cinco cruceros consecutivos), el entonces alférez de fragata (C.U.) Fernando Romero Pintado, escribió un extenso artículo para la *Revista de Marina* que lo publicó en su edición de mayo-junio de aquel año. Bajo el título de "Plan de trabajo para el Crucero de Verano de los cadetes durante los tres meses de viaje", el autor enumera y examina las dificultades con que los instructores a bordo tropezaban con la enseñanza e inducción de los cadetes embarcados; asimismo, menciona y describe las fallas en la instrucción de los alumnos como consecuencia de las dificultadas advertidas. Y postula algunas recomendaciones sobre ambas situaciones. Finalmente, analiza de manera minuciosa tanto el programa total del "Crucero de Verano", como los programas parciales correspondientes.

Itinerario del Crucero de Verano de 1927

Llegada		Puerto	Salida	
Fecha	Hora		Fecha	Hora
		Callao	4 Enero	1000
5 Enero	0900	Chimbote	7 Enero	1500
9 Enero	0800	Talara	11 Enero	1600
14 Enero	0900	Buenaventura (Colombia)	15 Enero	1600
17 Enero	0800	Balboa (C.Z.)	19 Enero	0800
22 Enero	1300	La Unión (El Salvador)	25 Enero	0800
22 Enero	1300	Amapala (Honduras)	25 Enero	0800
27 Enero	0800	Punta Arenas (Costa Rica)	31 Enero	0800
2 Febrero	1000	Las Perlas (C.Z.)	9 Febrero	0800
9 Febrero	1300	Balboa (C.Z.)	17 Febrero	0800
20 Febrero	1800	Talara	23 Febrero	0800
23 Febrero	1300	Paita	24 Febrero	0800
24 Febrero	1500	Sechura	24 Febrero	1700
25 Febrero	0800	Chicama	28 Febrero	0800
1 Marzo	0900	Huacho	3 Marzo	0800
3 Marzo	1500	Callao	7 Marzo	1000
9 Marzo	1100	Mollendo	15 Marzo	1700
17 Marzo	0600	Independencia	17 Marzo	0800
17 Marzo	1300	Pisco	25 Marzo	1700
26 Marzo	0800	Callao	25 Marzo	

El día 3 de enero de 1928 a las 08:00 horas, se inició el octavo "Crucero de Verano". En efecto, ese día zarparon del Callao los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* y los submarinos *R-1* y *R-2* con destino a los principales puertos de la República (norte y sur) y al puerto panameño de Balboa (ver itinerario en la página subsiguiente). El día 20 de febrero, salieron del puerto del Callao, los B.A.P. *Lima* y *Teniente Rodríguez* para reunirse con el resto de la Escuadra en Chimbote. El 13 de marzo, cumpliendo el itinerario previsto, fondearon en el Callao las embarcaciones procedentes de Balboa, después de haber visitado todos los puertos del norte del Perú y de haber practicado en Ancón ejercicios de artillería y torpedos. Cuatro días después, zarparon para el sur rumbo a los puertos de Mollendo e Ilo. Regresaron al Callao el día 30 de marzo, fecha en que culminó el "Crucero de Verano". Aquí el comentario de la *Revista de Marina* en su edición de marzo-abril de ese año. "Los cadetes de la Escuela Naval que han tomado parte en el Crucero de Verano del presente año, han practicado diversos ejercicios de artillería y torpedos, alternándose tanto en la práctica de navegación en buques de superficie como en los submarinos. Con ocasión de la visita de las naves de nuestra Escuadra a los diversos puertos de la República, se ha exteriorizado la simpatía de que goza nuestra Armada en todo el litoral peruano".

Infortunadamente, durante ese crucero ocurrió un serio percance que pudo haber tenido funestas consecuencias para dos de nuestras naves. Aquí el relato del teniente 1° Laguerre (2015) en base a testimonios de la época. Dice: "Un accidente que pudo terminar en una desgracia y dejar a la nueva Escuadra sin dos de sus unidades, fue el ocurrido durante el Crucero de Verano del año 1928, cuando el submarino *R-1*, bajo el mando del capitán de corbeta Joaquín Sevilla y el asesoramiento del miembro de la Misión Naval Americana, capitán de corbeta Henry P. Burnnet, colisionó contra el B.A.P. *Almirante Grau*. La causa de esta colisión fue un error de Burnnet en la medición de la distancia al crucero. La rápida reacción de Sevilla (que ordenó emergencia atrás y zafarrancho de colisión) evitó mayores consecuencias, pese a lo cual el submarino impactó al buque por efecto de la inercia, ocasionando la inundación del compartimento de máquinas. El forado en el casco del *Grau* fue sellado desde afuera por el alférez de fragata Emilio Barrón, evitando así un riesgo mayor. Esta acción motivó que, al año siguiente, el Congreso Internacional de Salvamento, reunido en Francia, otorgase la Gran Medalla de la Federación Nacional de Salvamento a los que participaron en aquella maniobra: capitán de navío José R. Alzamora Freundt, capitán de fragata Arturo Jiménez Pacheco, teniente Emilio Barrón Sánchez y los marineros Pedro Candiote Saravia, Emilio Delgado Tumes y Miguel Magán Tafur, siendo entregada por el presidente Leguía durante la clausura del Año Académico de la Escuela de 1929".

Itinerario del Crucero de Verano de 1928

Llegada		Puerto	Salida		Dist. mlls. al puerto siguiente	Observaciones
Hora	Fecha		Hora	Fecha		
		CALLAO	0800	Ene. 3	590	b.n.k.
1900	Ene. 5	Talara (Cru)	1800	Ene. 7	824	e.f.g.k.o
0800	Ene. 6	Tarara (Cru)	0800			d.f.g.o.u
1500	Ene. 11	Balboa (Cru)	0800	Ene. 23	35	e.f.g.m.n.p.u.v
1500	Ene. 11	Balboa (Sub)				d.f.g.m.n.p.u.v
1200	Ene. 23	Las Perlas (Is)	0700	Fbo. 2	35	b.i.
1100	Fbo. 2	Balboa	0800	Fbo. 6	765	e.g.k.o.n.
1400	Fbo. 9	Tumbes	1800	Fbo. 10	102	e.k
0600	Fbo. 11	Talara	1800	Fbo. 13	190	e.f.g.k.u.v.
1300	Fbo. 14	Pimentel	0800	Fbo. 16	43	e.k.
1200	Fbo. 16	Pacasmayo	0800	Fbo. 18	25	e.k.
1100	Fbo. 18	Chicama	0800	Fbo. 20	50	e.k.o.
1300	Fbo. 20	Salaverry	0800	Fbo. 21	61	e.k.
1400	Fbo. 21	Chimbote	2200	Fbo. 29	127	a.g.k.l.o.w.
1100	Mar. 1	Supe	1100	Mar. 2	20	a.k.
1300	Mar. 2	Huacho	0800	Mar. 3	79	a.k.
1600	Mar. 3	Callao	1000	Mar. 6	25	a.g.h.k.m.n.q.s.u.
1300	Mar. 6	Ancón	0800	Mar. 16	25	a.j.l.v.
1100	Mar. 16	Callao	0800	Mar. 19	525	a.e.k.m.r.t.u.
1300	Mar. 21	Ilo	0800	Mar. 24	54	e.g.k.
0600	Mar. 30	Callao				

Observaciones

a. Toda la Escuadra

b. Escuadra menos *Lima* y *Rodríguez*

c. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*

d. *R-1* y *R-2*

e. División de Submarinos menos *Lima* quedará en el Callao.

f. Tomar petróleo

g. Tomar provisiones

h. *Teniente Rodríguez* tomar carbón

i. Ejercicio de lanzamiento de torpedos

j. Ejercicio de tiro de artillería

k. Maniobras tácticas durante el viaje al próximo puerto.

l. Maniobras tácticas, ejercicios en la mar, ejercicios de inmersión, y preparativos para ejercicios de tiro durante la estadía en la bahía.

m. Cadetes regresan a los Cruceros

n. Embarque de cadetes en los Submarinos.

o. Cambio de cadetes entre Cruceros y Submarinos.

p. Entrada a dique

q. Embarque de munición por los buques.

r. Desembarque de torpedos a la Base Naval.

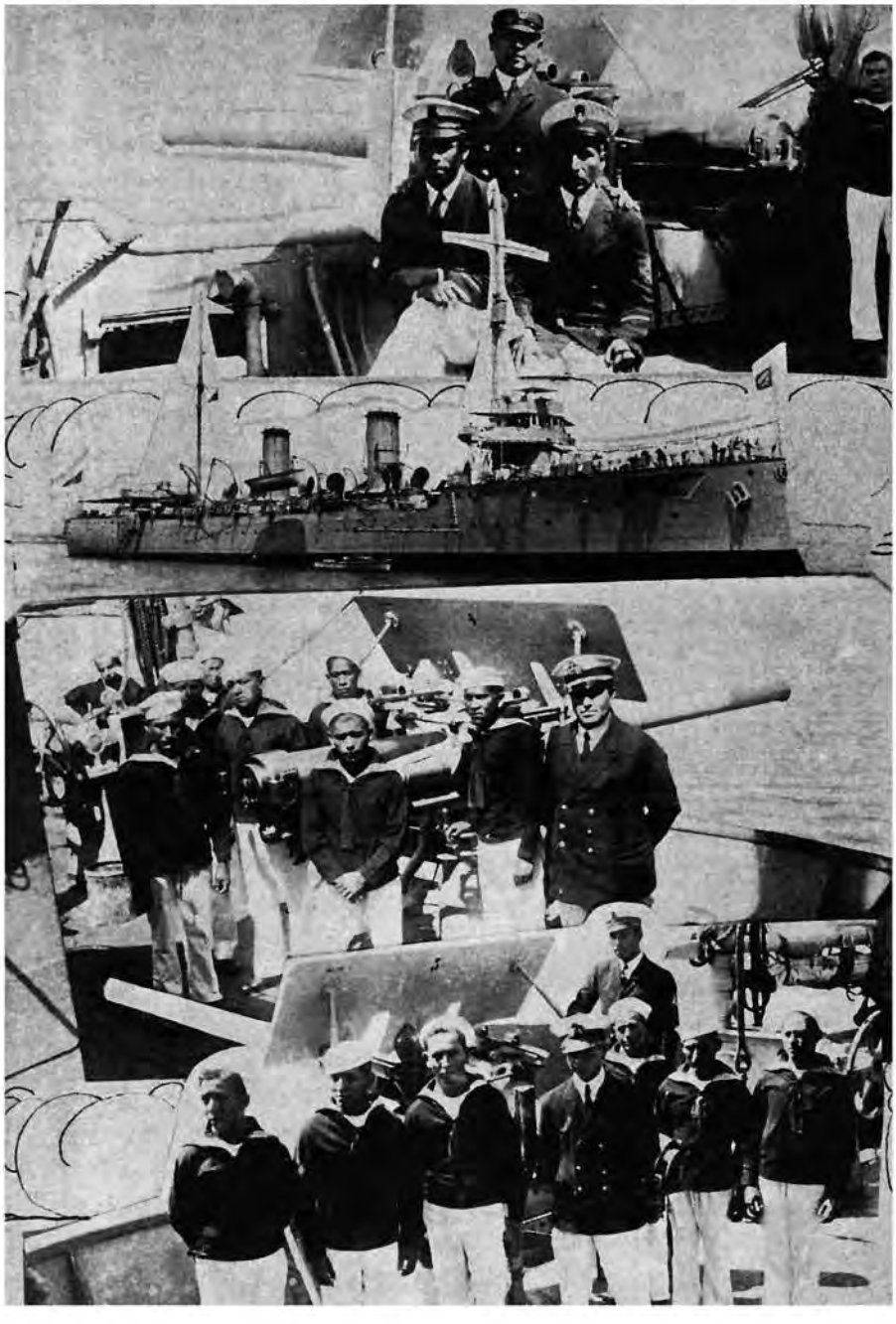
s. *Lima* lleva el blanco a Ancón.

t. *Lima* lleva el blanco a la Base Naval

u. Llenar los tanques con agua dulce

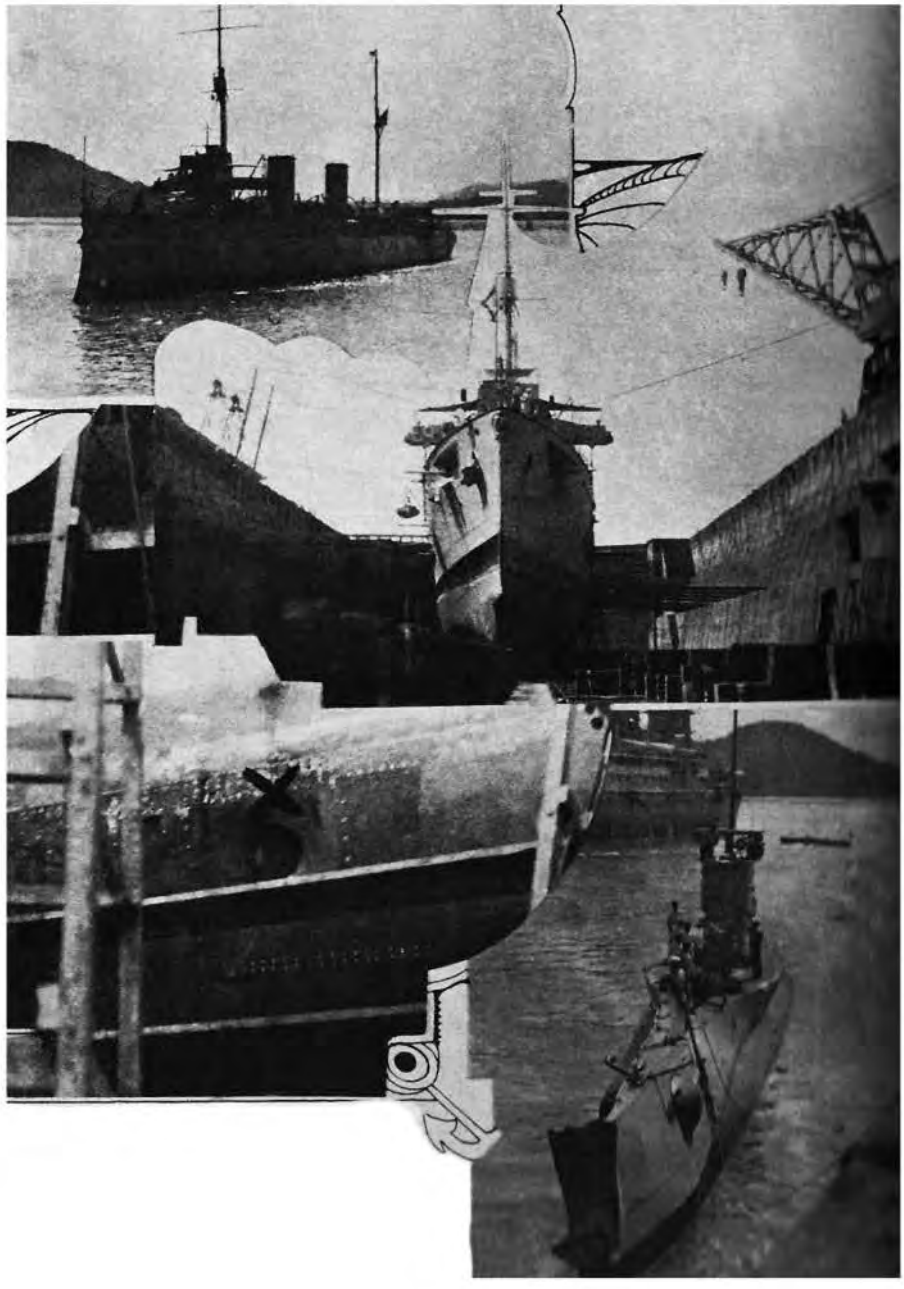
v. Pago haberes personal de la Escuadra.

w. *Lima* y *Teniente Rodríguez* se unirán con la Escuadra.



Crucero de Verano a bordo del B.A.P. *Almirante Grau* 1928:
(*Variedades*. Lima, 21 abril 1928).

LA COLISION DEL B.A.P. *ALMIRANTE GRAU* Y EL SUBMARINO *R-1*



(*Variedades*. Lima, 18 febrero 1928).

Por su parte, el vicealmirante Pedro Gálvez Velarde, testigo y protagonista de ese grave incidente (era entonces cadete del 6° año y patrón de la lancha de rescate) nos ha dejado el siguiente extenso y emotivo testimonio en su libro publicado en 1998. Dice:

"Se organizó una Fuerza de Tarea al mando del capitán de navío USN William Spears, compuesta por los B.A.P. *Grau* y *Bolognesi* y los submarinos *R-1* y *R-2*. El primero, al mando del capitán de navío José R. Gálvez y, el segundo, comandado por el capitán de navío Julio Pimentel; los submarinos *R-1* al mando del capitán de corbeta Joaquín Sevilla y el *R-2* al mando del capitán de corbeta Mariano H. Melgar, completaban la flota. El comandante Henry P. Burnnet, asesor de submarinos de la Misión Naval Americana, viajaba a bordo del primero de los submarinos (el *R-1*).

El 3 de enero zarpó la Fuerza de Tarea con destino a las Islas Perlas en Panamá. Arribamos a ellas y de inmediato se procedió al programado ejercicio de 'aproximación y ataque' para lanzamiento de torpedos por los submarinos, siendo blancos las dos naves de superficie. Se asignaron las tareas de trabajo para el *Grau* y el *R-1* y para el *Bolognesi* y el *R-2*. Muy temprano zarpamos de las Islas Perlas a las áreas asignadas.

Yo estaba de guardia en el puente del B.A.P. *Grau*. A las 07:35 horas se inició el ejercicio. El *Grau* tomó su rumbo base al 115 y a cinco nudos de velocidad; el *R-1*, nave atacante, entró en inmersión a unos 5 300 metros de distancia por la amura de estribor, comandada por el asesor norteamericano.

El servicio de vigilancia trataba de ver al submarino que debía emerger a unos 600 metros del *Grau* por estribor.

Dieron las 08:00 horas y vino Carlos Granadino Mujica a relevarme; le entregué la guardia, bajé al sollado para tomar mi desayuno. Mientras me servían me puse en la lumbrera para ver emerger al *R-1*; como a las 08:10 horas vimos su periscopio a unos 300 metros por la amura de estribor y volvió a perderse. Pasaron unos minutos más y vi al submarino que emergía perpendicularmente al *Grau* y a solo 40 metros de distancia. El choque era inevitable. No había posibilidad de maniobra alguna y vi cómo en mis narices colisionaba justo bajo mi lumbrera y a la altura del condensador de la sala de máquinas del *Grau*. La colisión del submarino fue muy suave y no pensamos en nosotros sino en el *R-1* que lo vimos desaparecer de popa.

Pasaron otros minutos y el submarino salió a superficie casi vertical con la proa achatada y comenzó a navegar paralelamente a nosotros; mientras tanto, el *Grau* se inundaba por el compartimento de máquinas y el buque comenzó a escoriarse, se cerraron puertas estancas y el comandante del buque ordenó colocar el 'pallete de colisión'. Los maquinistas y todo el personal de máquinas con el agua al cuello se vieron obligados a parar las máquinas: primero la de estribor y luego la de babor. Se arriaron los botes y lanchas salvavidas y se pidió SOS al *Bolognesi* que se encontraba a unas seis millas de nosotros.

El único modo de salvación parecía que era varar el buque en la isla, pero el agua comenzó a entrar a la sala de calderas y hubo que apagarlas. Entonces, nos quedamos al garete y sin nada que hacer. El Comandante General ordenó abandono de la nave, pero el comandante del *Grau*, capitán de navío José R. Gálvez, ordenó que solo se trasladaran al *Bolognesi* los

> cadetes, los músicos y el personal especial, y que permaneciera a bordo el personal de ingeniería y el de maniobra con quienes trataría de salvar el buque.
> Yo estaba de patrón de la lancha de rescate, embarqué a los cadetes y los llevé al *Bolognesi*, regresando al *Grau* con el pretexto de ser patrón de lancha. Una vez en el *Grau* rodeamos la zona en que el guardiamarina Emilio Barrón estaba buceando para colocar el 'pallete de colisión' y nosotros espantábamos a los tiburones golpeando el mar con los remos. Así fue cómo colocado el indicado pallete dejó de entrar agua y fue posible ir poco a poco achicando el orificio, estableciendo el servicio de vapor y haciendo funcionar las bombas. Al controlar la cantidad de agua, comenzó a disminuir su nivel en el buque, el que se adrizó después de un titánico trabajo del personal de máquinas y de maniobra.
> Todo esto se hizo estupendamente bien y quedó demostrado que nuestro personal subalterno y el de oficiales es 'muy macho' ya que ante el peligro no se amilanaron un solo instante, salvando así a nuestro querido *Grau*.
> Ya todo controlado, comenzamos a navegar hacia Balboa, escoltado por el *Bolognesi* y los submarinos *R-1* y *R-2*.
> Según nos contaron los del *R-1*, la causa de la colisión fue una fatal equivocación del comandante Burnnet al tomar distancias con el periscopio, el que hacía sus observaciones con aumento uno y medio y para el cálculo decía que estaba con aumento seis; por lo que cuando él creía estar a distancia de tiro, realmente se encontraba a solo 40 metros. En ese momento sacó el periscopio y exclamó: –¡I don't see!–. A su vez, el comandante Sevilla ordenó emergencia atrás y zafarrancho de colisión. Fue por esto que el choque se realizó solo por inercia y además con la superestructura de proa que se acható, sin comprometer los tubos lanzatorpedos.
> Cuando llegamos a Balboa, ya el dique estaba listo, ingresamos a él y procedimos a las reparaciones, a la vez que a la carena".

El 2 de enero de 1929 se inició el noveno "Crucero de Verano" con los cadetes del 1°, 2°, 3° y 4° año y sus respectivos instructores de la dotación de la Escuela[19]. Para ese efecto, zarparon del Callao con rumbo al puerto panameño de Balboa los B.A.P. *Lima*, *Grau* y *Bolognesi* y los submarinos *R-1*, *R-2*, *R-3* y *R-4* (estos dos últimos recientemente incorporados). Se formaron dos divisiones, siendo la primera compuesta por los B.A.P. *Lima*, *R-1* y *R-2* y la segunda por los B.A.P. *Grau*, *Bolognesi*, *R-3* y *R-4*. Durante la travesía se practicaron maniobras de formación y aproximación, arribando a Balboa días después[20]. De retorno, las naves fondearon en el Callao el 9 de febrero, zarpando para Ancón el 18 del mismo mes. En este lugar, los buques practicaron ejercicios de artillería, pasando luego a la bahía de Paracas para practicar ejercicios de torpedos (el itinerario respectivo, se consigna en la página siguiente)[21]. Por su peculiar relato, es importante transcribir el testimonio del periodista de la revista *Mundial* que, a bordo del *Almirante Grau*, participó en el presente crucero. Dice:

Itinerario del Crucero de Verano de 1929

Fecha de Llegada	Puerto	Fecha de Salida	Distancia en millas al puerto siguiente	Observaciones
	Callao	2 Enero	1 346 millas	b.a.c.
9 Enero	Balboa	18 Enero	824 millas	a.b.e.f.g.h.p.u.v.i.
23 Enero	Talara	26 Enero	36 millas	a.b.f.g.
26 Enero	Paita	28 Enero	216 millas	a.b.
29 Enero	Chicama	1 Febrero	102 millas	a.b.f.
2 Febrero	Chimbote	8 Febrero	201 millas	A,d.f.l.l.s.
9 Febrero	Callao	15 Febrero	25 millas	A,f.g.h.m.p.v.t.
15 Febrero	Ancón	14 Marzo	25 millas	A,j.n.o.s.t.
14 Marzo	Callao	18 Marzo	122 millas	A,f.g.h.p.q.v.
19 Marzo	Pisco	29 Marzo	122 millas	A,f.r.s.
30 Marzo	Callao			A.

Observaciones

A. Toda la Escuadra

a. Toda la Escuadra menos *Teniente Rodríguez.*

b. *Rodríguez* permanece en el Callao

c. Embarque de Cadetes

d. *Rodríguez* se une a la Escuadra (lleva víveres para la Escuadra).

e. *Grau*. Submarinos en dique, (1 semana). Cambio de planchas de Casco del *Grau*. Reparación de los tanques de los Submarinos *R-1* y *R-2*. Limpieza y pintura de los buques que entran al Dique. Aprovisionamiento de artículos navales.

f. Toma de víveres

g. *Grau, Bolognesi* y submarinos reciben petróleo.

h. *Lima* toma carbón

i. Preparación para los ejercicios de tiro

j. Pruebas de máquinas de los submarinos durante el viaje al próximo puerto.

k. *Lima y Rodríguez* rellenan carboneras.

l. Ejercicios tácticos

m. Embarque de munición

n. Ejercicios de tiro de Entrenamiento de Apuntadores con cañones de 76 m/m. *(Grau, Bolognesi, R-3, R-4).*

o. Ejecución del ejercicio de tiro preliminar de combate. Toda la Escuadra.

p. Toma agua

q. Embarque de torpedos. Toda la Escuadra menos *Lima*.

r. Ejecución del ejercicio de lanzamiento de torpedos.

s. Ejercicios de inmersión

t. *Rodríguez* remolca el blanco a Ancón lo regresa después a la Base Naval.

u. Pago de haberes al personal



El *Grau* rumbo a Balboa, visto desde el submarino, *R-3*.



El *Bolognesi* en el enorme dique seco de Balboa.



Una de las hélices del ***Grau*** que se halla en el dique.



Otra vista del *Grau*

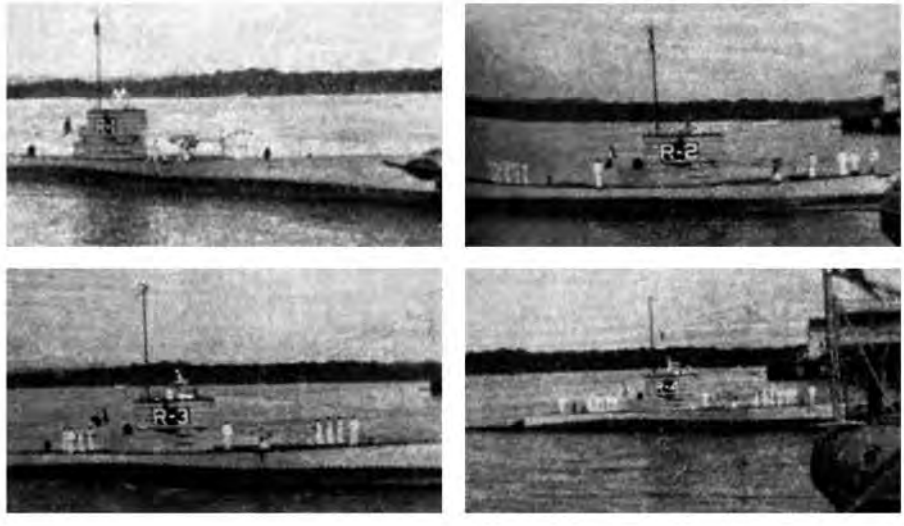


El *Bolognesi* surto en Balboa



En Panamá un grupo de cadetes procuran refrescarse.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 15 marzo 1929).

CRUCERO DE VERANO DE 1929 A PANAMÁ



Los submarinos tipo *R*



Práctica en los Cruceros



Fiesta del "paso de la línea"
(Mundial. Revista Semanal Ilustrada. Lima, 15 marzo 1929).

"Se inició el viaje el 2 de enero de este año. Fue una tarde gris y un poco neblinosa cuando emprendimos el recorrido, rico en sugerencias. Una lógica curiosidad por las fuertes tareas marinas nos impelía a preguntarlo todo, a inquirir el por qué y el cómo de una serie de maniobras que, poco a poco, se nos fueron revelando como un juego lleno de responsabilidades futuras.

El *Almirante Grau*, a pesar de sus gallardos, prolongados y consecutivos 22 años de servicios, se conserva admirablemente bien gracias a su magnífico material, a su personal de ingenieros, cuyos brillantes jefes son los comandantes Leoncio Martínez Vereau y José Patrón Le Blanc, era la nave capitana (¿se dirá así en la terminología marina?); seguían el *Coronel Bolognesi* y la *Lima* y los cuatro submarinos, dos a babor y dos a estribor. A bordo del *Grau*, del *Bolognesi* y de los submarinos, venían los cadetes de los distintos años de la Escuela Naval. En el *Grau*, a órdenes del teniente primero Víctor Manuel Ontaneda, viajaban los cadetes del segundo año. En la misma nave, viajaba el comandante norteamericano John Abbott y su ayudante el comandante Henry Burnnet, el jefe del Estado Mayor de la Escuadra capitán de fragata Héctor Mercado Silva, que traía a bordo un magnífico sobrino de trece años, futuro cadete y ya marinero, Abelardo León. Comandante de este buque era el capitán de navío Julio V. Goicochea Álvarez y su segundo el capitán de fragata Raúl Delgado Meza.

Después de las faenas cotidianas, los oficiales libres en esas horas de la guardia se recluían en la cámara de oficiales donde el rocambor disipaba el tedio de los minutos sucesivos. Alberto Arnillas Arana, uno de los jefes más jóvenes y prominentes de la Armada, era nuestro servicial maestro de ajedrez y se eternizaban las charlas sobre cuestiones del servicio, sobre asuntos de artillería o comentaban la marcha luminosa de las constelaciones caminantes.

Cotidianamente, la rutina del buque era más o menos la siguiente. Después de desayunar, de ocho a ocho y media, comenzaban los ejercicios tácticos, ejercicios de artillería, señales ¡qué sé yo! Y todo esto hasta las once y media de la mañana. En este lapso, la vida en el crucero era soberanamente aburrida y monótona, sin más espectáculo que la mar uniforme sin perfil alguno de tierra. Venía el almuerzo a mediodía, siempre variado y apetitoso. Luego los mismos ejercicios hasta las cuatro y media de la tarde. Después del té, venía la vida social. Rocambor, ajedrez, del cual era maestro indiscutible el comandante Arnillas o la charla alegrada por la manera criolla y ocurrente de José Patrón, jefe de máquinas del buque, gran amigo y mejor camarada o por la gracia tumultuosa del infatigable Ricardo Zevallos Miranda; el último triunfo de la baraja marina, siempre cordial y siempre alegre correspondía al joven Emilio Barrón Sánchez, de los prestigiosos y conocidos Barrón de Piura.

Los cadetes, en tanto, tomaban cuidadosamente apuntes. Transmitían órdenes bajo la férrea vigilancia del joven instructor Víctor Manuel Ontaneda Menacho, hijo del difunto contralmirante Juan Manuel Ontaneda, primer Ministro de Marina, prestigioso y caballeroso jefe de la Armada Nacional. Durante las maniobras, los altos jefes del buque dirigían los trabajos desde el puente de mando.

¿La vida a bordo? Dura, recia y sin compensaciones. Desde las seis de la mañana, el barco estaba en plena tarea de limpieza o policía (en la terminología náutica), lo cual ya por decoro propio o porque el trajín

> era tremendo, hacía imposible la permanencia en el camarote a esa hora. Hacía mucho, pero muchos años, que no sabíamos cómo era una aurora. Los submarinos merecen un acápite separado. En un espacio aproximado de cuatro metros cuadrados, con medios de vida reducidísimos, un grupo de hombres realiza diariamente una labor heroica. Esto lo hemos podido constatar personalmente. Por ejemplo, durante la navegación es absolutamente imposible permanecer en el interior de estos buques. Un calor sofocante hace irrespirable la atmósfera que durante la noche tiene que soportar la dotación. Naves de escasísima manga o ancho, el balanceo es marcadísimo, haciendo inestable hasta los útiles de trabajo. En la torre de mando hay apenas espacio para tres personas, y es allí donde los oficiales, generalmente seis, tienen que permanecer diez a doce horas del día" (*Mundial*. Lima, 15 de marzo de 1929).

De acuerdo al plan previamente trazado por la Superioridad Naval, el 3 de enero de 1930 se inició el décimo y último "Crucero de Verano" correspondiente al periodo del Oncenio. Para cumplir ese propósito, salió del Callao con rumbo a los puertos del norte del país y a Balboa toda la Escuadra, excepto los B.A.P. *Lima* y *Teniente Rodríguez*. A bordo de los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* fueron embarcados los cadetes del 1°, 2° y 3° año, a cargo de sus respectivos instructores; los cadetes del 6° año fueron embarcados en los cuatro submarinos. Durante la travesía se realizaron las prácticas de rigor (ejercicios de artillería y torpedos). El retorno se verificó a principios de marzo. Casi de inmediato (día 4), las indicadas naves (acompañadas por la *Lima*) salieron con rumbo a los puertos chilenos de Valparaíso y Talcahuano; al primero, arribaron el 10 de marzo y al segundo, siete días después. Aquí el testimonio del contralmirante Tomás M. Pizarro, partícipe de esa travesía en su alta condición de jefe del Estado Mayor de la Escuadra:

> "El año de 1930 se dio comienzo al crucero de verano bajo el comando del capitán de navío William O. Spears. Dentro del programa del crucero estaba el retorno de la visita a Chile. Con el fin de llevarla a cabo, el 26 de febrero se regresó al Callao y se tomaron las siguientes disposiciones:
>
> Se me nombró Jefe del Estado Mayor de la Escuadra con retención del mando de la División de Submarinos; se desembarcó el capitán de navío Spears, miembro de la Misión Naval Americana y asumió la Comandancia General de la Escuadra el capitán de navío Julio Víctor Goicochea, que era el comandante del B.A.P. *Almirante Grau*. A comienzos de marzo, toda la Escuadra salió con rumbo a Valparaíso en retribución de la visita que hiciera el Buque-Escuela *General Baquedano*; visita que se hizo después de 50 años de distanciamiento entre ambos países.
>
> El día 8 de marzo, encontrándonos a la altura de Angamos y a unas 200 millas mar afuera, se avistó un buque que navegaba de vuelta encontrada. Resultó ser el acorazado *Prat*. Al cruzarnos, el acorazado chileno saludó la insignia que enarbolaba el *Almirante Grau*. Se cambiaron los



El Crucero de Verano de la Escuadra Nacional: 1930
(*Variedades*. Lima, 5 de febrero de 1930).

> saludos. Este encuentro histórico, con tres coincidencias: el lugar, la fecha y el nombre de los buques que cambiaron los saludos, parecía que hubiera sido previamente estudiado; pero, indiscutiblemente, fue de un resultado impresionante, muy significativo y simpático.
> En la mañana del 10 de marzo y escoltados por los destroyers chilenos *Riquelme*, *Videla*, *Serrano* y *Orella*, quedamos amarrados en los muelles de Valparaíso. Nuestra visita debía durar una semana y en este tiempo se llevó a cabo un vasto programa de festejos en los que tomaron parte la sociedad, los obreros y el pueblo en general con tal magnificencia, que no creo que Marina alguna la haya recibido.
> El siguiente detalle, dará idea del entusiasmo que nuestra presencia despertó en aguas chilenas.
> Un matrimonio días antes de nuestra llegada, tuvo su primer hijito. Conocedores de nuestro arribo, resolvieron los esposos que el primer peruano que pisara tierra sería el padrino del chico. Fue el cocinero de uno de los buques, que le tocó ese honor, el que después de tres días de ausencia de su buque se presentó acompañado de su compadre, el padre del niño, que iba con el fin de explicar al comandante del buque lo ocurrido y pedirle disculpas por su compadre.
> Con motivo de esta visita oficial, recibí del gobierno de la República de Chile la condecoración 'Al Mérito' en el grado de Comendador y de la alcaldía de la ciudad de Valparaíso, una medalla de oro conmemorativa de la visita de la Escuadra del Perú.
> El 17 de marzo, dejamos el puerto de Valparaíso en viaje de regreso al Callao, quedando fondeados en este puerto y volviendo todos a nuestras respectivas unidades".

De retorno, las naves arribaron al puerto de Mollendo, permaneciendo en él tres días. El arribo final al Callao se verificó el 31 de marzo. Así, se ponía punto final a tan singular e importante "Crucero de Verano" (ver itinerario en la página siguiente).

¿Y por qué fue particularmente trascendental este último crucero de la fase leguiísta? En su segundo tramo (visita a Valparaíso y Talcahuano), fue importante por las razones históricas que a continuación detallamos y cuyos antecedentes fueron los siguientes. Al firmarse el tratado de Ancón en octubre de 1883, el artículo 3° estipuló lo que sigue: "El territorio de las provincias peruanas de Tacna y Arica continuará poseído por Chile y sujeto a la legislación y autoridades chilenas durante el término de diez años, contados desde que se ratifique el presente tratado de paz. Expirado este plazo, un plebiscito decidirá, en votación popular, si el territorio de las provincias referidas queda definitivamente del dominio y soberanía de Chile, o si continúa siendo parte del territorio peruano…". Pues bien, cumplido el plazo estipulado (1894, ya que el tratado fue ratificado en 1884) y no obstante las continuas exigencias diplomáticas del Perú para llevar a cabo dicho plebiscito, el gobierno de La Moneda no cumplió con su palabra en aquella oportunidad ni en las

Itinerario del Crucero de Verano de 1930

Fecha de Llegada	Puerto	Fecha de Salida	Distancia en millas al puerto siguiente	Observaciones
	Callao	3 Enero	1 346 millas	a.b.c.l.
9 Enero	Balboa (CZ)	21 Enero	824 millas	a.e.f.g.h.j.l.p.v.
25 Enero	Talara	28 Enero	178 millas	a.f.g.
29 Enero	Pimentel	30 Enero	355 millas	a.
31 Enero	Callao	10 Febrero	25 millas	A.d.f.g.h.m.p.q.v.t.
10 Febrero	Ancón	1 Marzo	25 millas	a.j.n.o.s.t.r.
1 Marzo	Callao	4 Marzo	1 306 millas	a.f.g.h.p.v.
10 Marzo	Valparaíso	16 Marzo	245 millas	aa.f.g.
17 Marzo	Talcahuano	21 Marzo	1 083 millas	aa.f.g.
26 Marzo	Mollendo	29 Marzo	468 millas	w.l

Observaciones

A. Toda la Escuadra

a. Toda la Escuadra, menos *Rodríguez*

a.a. Toda la Escuadra, menos *Lima* y *Rodríguez*.

b. *Rodríguez* permanece en el Callao

c. Embarque Cadetes

d. *Rodríguez* se une a la Escuadra

e. Submarinos en dique (una semana) Reparación tanques de los Submarinos. Limpieza pintura de los buques que entren al dique.

f. Aprovisionamiento de artículos navales.

g. Toma de víveres

h. *Grau*

i. *Lima* toma carbón

j. Preparación para los ejercicios de tiro.

k. Pruebas de máquinas de los submarinos, durante el viaje al próximo puerto.

l. Ejercicios tácticos

m. Embarque munición

n. Ejercicios de tiro, entrenamiento de apuntadores, con cañón de 76 m/m. *Grau* y *Bolognesi*.

o. Ejecución del ejercicio de tiro por toda la Escuadra menos *Rodríguez*.

p. Toma de agua

q. Embarque de Torpedos. Toda la Escuadra, menos *Lima* y *Rodríguez*.

r. Ejecución del tiro de lanzamiento de torpedos.

s. Ejercicios de inmersión

t. *Lima* remolca el blanco a Ancón y lo entrega a la Base Naval de San Lorenzo.

u. Pago de haberes al personal

v. *Grau* y *Bolognesi*

siguientes. Siempre se opuso a su realización no solo pretextando argumentos jurídicamente deleznables y carentes de fundamento histórico, sino también emprendiendo en simultáneo toda una política agresiva y violenta contra la población peruana que la historia registra episódicamente como la "chilenización" de Tacna y Arica. La supremacía naval chilena y su diplomacia incisiva fueron, primordialmente, los dos grandes soportes que utilizó para imponer su desacato a lo acordado mutuamente. Al amparo de ellos, se burló de los constantes reclamos peruanos e, incluso, hizo fracasar en 1927 los intentos de Estados Unidos, a través de los generales John Pershing y William Lassiter, para llevar a cabo el cumplimiento de lo acordado en el indicado artículo 3°[22].

En este contexto, el presidente Leguía (pragmático por excelencia) asumió la responsabilidad histórica de dar una solución inmediata a través del trato directo: gobierno a gobierno. Al final, se optó por la vieja fórmula del reparto territorial: Tacna para el Perú y Arica para Chile. Convenido el trato, se firmó el Tratado de Lima (llamado también "Tratado de 1929") el 3 de junio de ese año, poniéndose punto final al viejo y fatigoso litigio entre ambas naciones[23]. Obviamente, el mandatario lambayecano (personaje principal de estos acontecimientos) fue criticado y condenado por sus adversarios políticos por el acuerdo asumido. Sin embargo, en su *Mensaje* leído en el recinto del Congreso de la República el 26 de junio con motivo de solicitar la aprobación del mencionado tratado, manifestó en tono esperanzador y con cara al futuro:

> "Con relación a mis promesas de candidato y Presidente, ¿qué significa este tratado? Mis adversarios lo han dicho y, sin duda alguna, seguirán repitiéndolo, que significa una contradicción y un engaño que me convierte en reo de lesa patria. Si fuera posible acomodar la lógica de las cosas a la lógica del espíritu; si fuera posible convertir cada anhelo del alma en una realidad de la vida; si fuera posible transformar los sueños del patriota en las soluciones del gobernante; si pudiéramos, a voluntad, suprimir las contingencias humanas que limitan la alegría con el dolor, la esperanza con el desengaño, la vida con la muerte, os habría convocado, Señores Representantes, para deciros que, como hoy os digo con la mano sobre mi corazón y con mi conciencia plena de regocijo patriótico, que se ha celebrado un tratado que consulta mejor que cualquier otro sin excepción, las más recónditas y positivas conveniencias presentes y futuras de la República.
>
> ¿Qué hacer entonces? ¿Resignarse a perder en la paz lo que quedaba de la guerra? ¿Esperar? ¿Qué? ¿Las soluciones futuras de justicia o de fuerza? No. El Perú no podía continuar subordinando su progreso y su vida a la ilusión de una nueva guerra"[24].

A partir de entonces (incluida la reincorporación de Tacna al seno de la patria el 28 de agosto de 1929), paulatinamente se fue

forjando la convivencia que durante medio siglo (1879-1929) se vio mellada por la arrogancia, la soberbia y la prepotencia de los regímenes chilenos que entonces se sucedieron. Precisamente, una de las medidas iniciales de este primer acercamiento entre ambos países después de finalizada la Guerra del Pacífico, fue la visita a nuestro país del general Félix Urcullu y del contralmirante Roberto Chappuseau (ya mencionada anteriormente) a bordo del Buque-Escuela *General Baquedano* y la inclusión de los puertos chilenos de Valparaíso y Talcahuano en el itinerario del referido "Crucero de Verano" de 1930[25].

En efecto –como ya se expresó líneas arriba– en el mes de marzo tuvo lugar la visita de la División Naval (buques y submarinos) a los dos puertos chilenos con nuestros cadetes a bordo. En ambos puertos, la dotación de las naves peruanas fue objeto de múltiples atenciones de parte del gobierno y del pueblo chileno. El diario *El Mercurio* de Valparaíso escribió al respecto:

> "Existían factores de una fuerza inmensa que debían unir a Chile y el Perú, de manera estrecha y permanente.
>
> Las grandes tradiciones comunes no se habían olvidado jamás. La hidalga sociedad peruana y la franca y expansiva sociedad chilena conservaban sus viejos ligámenes. La situación geográfica y las diferencias de producciones acercaban también a los industriales o comerciantes de los dos países, llamados por la naturaleza a complementarse, y todo aquello, unido a la igualdad de raza de estos dos pueblos tan genuinamente españoles, terminó por hacer que prevaleciera el buen sentido, y que flamearan juntas ante el mundo las banderas de las dos naciones, como el símbolo perfecto de la completa unión que entre ellas existe.
>
> No podía en realidad ser de otro modo. Se imponían la amistad íntima y la unión económica más estrecha entre Chile y el Perú. En esa verdadera guerra civil de la Independencia, se unieron las fuerzas navales y militares salidas de Valparaíso con las peruanas, y las que llegaron de Colombia para dar el golpe decisivo al poder realista que se había mantenido tan enérgicamente en la orgullosa ciudad de los virreyes.
>
> Más tarde, dividido el Perú por una audacia extranjera, en dos Estados, a fin de sojuzgarlo en extraña Confederación, se ligaron nuevamente los patriotas peruanos y las fuerzas chilenas para romper semejante yugo y amenaza.
>
> Después, todavía las Escuadras de Chile y del Perú se unieron en una guerra marítima que tuvo por teatro las costas de los dos países. Y ambas naciones corrieron otra vez la misma suerte, sufrieron los mismos sinsabores y alcanzaron éxitos comunes.
>
> ¿Cómo podía olvidarse todo aquello? ¿cómo podían resentirse esas fuerzas combinadas de comunes tradiciones, igualdad de razas, situación geográfica y necesidad imperiosa de intercambios?
>
> La vinculación entre Chile y el Perú tenía que venir, y vino al fin, estrechísima, completa y sin reticencia alguna.
>
> La visita de la División Naval Peruana del comodoro Julio V. Goicochea, tiene en Chile el aspecto de un acontecimiento muy alto. Las banderas que se batieron juntas en ocasiones memorables vuelven a reunirse en las



La Escuadra en Valparaíso, primera visita oficial después de la Guerra del Pacífico, 1930.
(Resurgir de la Armada Peruana: Memorias del señor contralmirante don Tomás M. Pizarro Rojas 1884-1971.
(Lima, ***Revista del Instituto de Estudios Histórico-Maritimos del Perú,*** 2017)

aguas de esta República, como una manifestación decisiva de la amistad ahora inquebrantable entre peruanos y chilenos.

Llegan nuestros huéspedes a casa propia, a la casa que en horas de comunes tribulaciones abría de par en par sus puertas para recibir a los hidalgos antecesores de nuestros actuales visitantes. Y palparán por sí mismos los marinos del Perú, cuán profundamente sincero es el afecto de todas las clases sociales de Chile hacia el país hermano. Sentirán latir el corazón del pueblo a impulso del entusiasmo, cuando desfile en oleadas inmensas, saludando al pabellón peruano.

Y notarán todavía nuestros huéspedes, otra cosa que para ellos será muy grato. En Chile se admira y se honra tanto como en el Perú, y de la misma manera que allá se hace con Prat y Carrera Pinto, las figuras augustas de Grau, Bolognesi, y de toda esa pléyade de patriotas y de héroes peruanos que escribieron con su acción y su sacrificio páginas de gloria para su patria, y que impusieron ante el mundo el más alto respeto a su bandera.

Noble embajada del país hermano, llega esta que constituyen los marinos del Perú, a una tierra verdaderamente amiga, y cuyos habitantes los aguardan con los brazos abiertos para que quede sellada una vez más la unión indisoluble de su país y de Chile".

La primera ceremonia que realizó la oficialidad peruana a su arribo a Valparaíso fue colocar una ofrenda floral (corona) ante el monumento del almirante Arturo Prat. El capitán de navío, Julio Víctor Goicochea, pronunció en este acto el siguiente discurso:

"Señores:

Los marinos del Perú, al llegar a estas playas, se detienen reverentes, ante el monumento que perpetúa la gloria del Capitán Prat, uno de los más grandes y esforzados héroes de la Marina Chilena, para ofrecer en nombre de la Escuadra Peruana este modesto homenaje.

El culto a los héroes es tradicional: su origen se remonta y pierde en la inmensidad de los siglos.

El recuerdo de los que ofrendaron heroicamente su vida por el bien de la patria nunca muere; su figura se agiganta con el correr de los tiempos, y el digno ejemplo que legaron, hace que su fama adquiera relieve inmortal.

Esa fama no queda entre los suyos; la patria no es suficiente escenario de sus glorias, va más allá; trasmonta las más altas montañas, surca los más lejanos mares y cruza el espacio infinito invadiendo todos los confines. Es por esto, que los héroes pierden su nacionalidad para hacerse universales.

Nuestro homenaje se hace extensivo a los otros dos héroes cuya memoria se perpetúa, también en este mismo monumento, el Guardiamarina Riquelme y el Sargento Aldea, quiénes inspirados en las hazañas de su jefe, merecieron la gratitud de su Patria.

Jóvenes marinos de Chile y del Perú:

Retemplad vuestro espíritu ante este altar del patriotismo y del deber y, cuando sintáis que desfallece, recordad a vuestros héroes e imitadlos".

El 11 de marzo a las 9:40 horas, como estaba previsto, el comandante en jefe de la Escuadra Peruana, acompañado de los comandantes de las diversas unidades, oficialidad y cadetes peruanos llegaron a visitar a la Escuela Naval. Aquí el comentario de la *Revista de Marina* en su edición de marzo-abril de 1930:

"En la puerta del plantel fueron recibidos por el Director, capitán de navío Alejo Marfán, mientras la guardia rendía los honores de ordenanza.
Verificadas las presentaciones de estilo, los visitantes acompañados por los directores y oficialidad de la Escuela Naval recorrieron todas las dependencias de ella, examinando detenidamente las salas de clases y principalmente el museo. Concluido el recorrido, la comitiva fue invitada al buffet donde se les ofreció una copa de champaña.
En esta ocasión, el comandante Goicochea hizo entrega a la dirección de la Escuela de un hermoso trofeo que ofrecen los cadetes peruanos a los chilenos, retribuyendo en esta forma la gentileza de los primeros que obsequiaron igualmente a los peruanos durante la visita que, anteriormente hizo el Buque–Escuela *General Baquedano* al Perú. Se trata de una artística concha, toda cincelada de plata, ostentando en el centro un escudo de no menos labor artística. Junto con ofrecer el espléndido regalo, el comandante Goicochea, expresó en una elocuente alocución, sinceras expresiones de confraternidad internacional, dando a conocer especialmente el reconocimiento que guardaban por las múltiples atenciones de que habían sido objeto en territorio chileno. Se extendió en seguida en expresivos elogios acerca de la Escuela Naval Chilena, ensalzando el buen pie en que se encuentra montada y expresando el alto concepto que, como capacidad, gentileza y caballerosidad, tenían conquistados dichos marinos. Las palabras del comandante de la Escuadra Peruana fueron recibidas en medio de grandes aplausos.
El comandante chileno, Alejo Marfán, al contestar, estrechó efusivamente la mano del comandante peruano y a continuación habló expresando los agradecimientos de los cadetes chilenos por el significativo obsequio de los colegas peruanos, expresándole que este ocuparía un lugar preferente en la Escuela Naval Chilena.
A continuación, se ofrecieron elocuentes brindis, que se hicieron más entusiastas cuando el comandante Goicochea pidió un vibrante ¡Viva Chile!, que fue coreado por toda su oficialidad. En seguida el comandante Marfán, a su vez, exclamó: ¡Viva el Perú!, grito que sonó estridente y elocuente en el recinto de la sala y que fue contestado por todos los presentes.
Concluida la visita, la comitiva peruana se trasladó al regimiento de Infantería Maipo N° 2, donde eran esperados por el comandante en jefe de la División, coronel Julio Olivares, por el comandante del regimiento y por toda la oficialidad. Verificadas las presentaciones de estilo, los visitantes fueron invitados a recorrer las diversas dependencias del cuartel. Durante esta visita, los marinos peruanos tuvieron expresivas frases de elogio para este establecimiento militar".

El 13 de marzo, se dirigieron a Santiago los jefes, oficiales, compañías de cadetes y marinería de la Escuadra Peruana, con el propósito de presentar su saludo al Presidente de la República, general Carlos Ibáñez del Campo. Con esta visita oficial, concluyó la estadía de nuestros marinos en tierras chilenas.

Juzgamos oportuno cerrar el presente apartado, transcribiendo el extenso Informe (de inteligencia y con carácter reservado) del capitán de navío Julio Víctor Goicochea, Comandante General de

la Escuadra, describiendo lo ocurrido en el viaje a aguas chilenas. Fechado en el Callao el 28 de marzo de 1930, el documento está dirigido al ministro de Marina, contralmirante Augusto Loayza Mosquera y se conserva en el Archivo Histórico de la Marina. Dice así:

> "Presento a Usted, con el carácter de estrictamente reservado, algunas observaciones, apreciaciones, opiniones de autoridades chilenas y conceptos emitidos, por creer que todas ellas puedan tener importancia y, sobre todo, puedan servir de orientación para futuros procedimientos.
>
> 1.- Encuentro del B.A.P. *Almirante Grau* con el acorazado *Capitán Prat*.
>
> En las primeras horas del día 8, mientras navegábamos con rumbo a las costas de Chile, se avistó por el Norte la silueta de un buque de guerra que resultó ser el acorazado chileno *Capitán Prat* que navegaba en una dirección convergente a la nuestra. Cerca de las 10 de la mañana, la distancia se había acortado, permitiendo el cambio de saludos por medio de banderas; terminada esta formalidad, saludó mi insignia con once tiros de cañón, los que le fueron contestados. Inmediatamente le envié un mensaje por radio al que contestó en términos expresivos y memorables, prosiguiendo después su rumbo al Oeste. Este encuentro enteramente casual, se realizó a la altura de Punta Angamos y a 200 millas de la costa, pues el *Prat*, que no conocía nuestra situación, navegaba en alta mar en busca de la goleta *Esperanza* que se creía perdida. Es de notar que el *Grau* y el *Prat* se encontraron en el paralelo de Angamos a una misma hora y en una misma fecha.
>
> 2.- División de destroyers al encuentro de la Escuadra
>
> El contralmirante Felipe Wiegand, Comandante en jefe de la Escuadra Chilena, dispuso como un acto de especial atención el que los destroyers *Riquelme*, *Videla*, *Serrano* y *Orella*, escoltaran a los buques peruanos a su llegada a Valparaíso. Con dicho objeto salieron a las 6 de la mañana del día 10, habiendo tomado contacto a las 8 horas, cambiándose los saludos por señales de bandera. Inmediatamente después, los destroyers se situaron dos a estribor y dos a babor de nuestros buques y así continuamos hasta las 10, hora que anteladamente habíamos señalado para entrar al puerto.
>
> 3.- Escuadrilla de hidroaviones al encuentro de la Escuadra
>
> Muy cerca de las 7 de la mañana y cuando aún el tiempo no era muy claro, se sintieron los motores de aviones, los cuales poco después efectuaban cerrados giros alrededor de los buques y saludaban con pequeñas banderas peruanas que agitaban en la mano. Estas fuerzas se componían de dos escuadrillas de tres aparatos cada una en formación de caza. Aislada de las escuadrillas, evolucionaba también una máquina de dos motores tipo Dornier de bombardeo. Todos nos acompañaron hasta la entrada al puerto de Valparaíso.
>
> 4.- Saludo a la plaza e insignia
>
> Al sonar la primera campanada de las 10, inició el *Grau* el saludo a la plaza, disparándose 21 cañonazos que fueron contestados por uno de los fuertes. En seguida, se saludó con 13 tiros de cañón la insignia del contralmirante Wiegand, Comandante en Jefe de la Flota Chilena que la enarbolaba en el crucero *Blanco Encalada*, contestando con igual número de tiros.
>
> Poco antes de las 10 de la mañana, dejaba el puerto el buque-escuela español *Sebastián Elcano* y al estar por el través del *Grau* saludó mi insignia con once tiros, atención que fue inmediatamente contestada.

5.- Visita a las autoridades y el grandioso recibimiento
Cambiadas las visitas oficiales, desembarqué acompañado del Cónsul del Perú, señor Francisco Pardo de Zela, de mi ayudante chileno, capitán de corbeta Óscar Arredondo y del ayudante peruano, Roque Saldías, encontrando en el muelle los automóviles que galantemente habían sido puestos a nuestras órdenes.
El muelle estaba cubierto por una masa compacta de gente. Los Carabineros eran impotentes para mantener el orden. Al pisar el primer tramo de la escala del desembarcadero, se lanzaban vivas al Perú y a su Marina. Era imposible caminar. La gente pedía que hiciéramos a pie el trayecto del muelle al local de la Intendencia. Fue imposible negarse y en medio de una lluvia de flores y millares de aclamaciones del pueblo, avanzamos abrumados por el grandioso recibimiento. Entre la concurrencia pude notar mucha gente peruana cuyos rostros demostraban una gran alegría con una máxima emoción.
A la salida del muelle, las sociedades obreras a su propio costo habían levantado un enorme y hermoso arco, el que en la noche permanecía iluminado. Igualmente, las plazas y calles principales de Valparaíso y Viña del Mar se hallaban iluminadas extraordinariamente durante toda la noche.
6.- Automóviles para el servicio de las planas mayores
Las autoridades del puerto dispusieron que 6 autos de 7 asientos permanecieran constantemente al servicio de nuestra Escuadra. Se distinguían por llevar una banderita peruana y otra chilena, lo cual era suficiente para que se les diera preferencia dejándoles libre el tráfico. Además, cada uno tenía su placa indicando a quién debían atender. La distribución era la siguiente: Comandante General, comandante del *Grau*, comandante del *Bolognesi*, Oficiales del *Grau*, Oficiales del *Bolognesi* y Jefes y Oficiales de los submarinos. Además, el Alcalde Señor Lautaro Rosas, tuvo la gentileza de enviar su carro particular, un limousine cerrado, para el servicio del Comandante General.
Con el eficaz auxilio de estos carros, se pudo atender y concurrir a la hora exacta a cada uno de los sitios que indicaba el abrumador programa de fiestas y celebraciones.
Además, los Oficiales de Mar y Marinería tenían pase libre en todos los ómnibus, tranvías, trenes y entrada libre a todos los espectáculos públicos. Convendría no olvidar estos detalles para corresponder debidamente en cuanto se presente la oportunidad.
7.- Unánime manifestación de la alta sociedad
Pocas veces se ha presentado el hecho de que la visita de una Escuadra haya entusiasmado y conmovido a toda la sociedad, para hacerla contribuir al mayor realce del programa de fiestas destinadas a hacer más grata su estadía. Se ha visto con agradable simpatía que los círculos sociales que están seriamente distanciados de la política actual han concurrido junto con el Señor Presidente a todas las manifestaciones que se nos han ofrecido. Esta observación ha sido hecha por uno de los Ministros de Estado, con gran satisfacción nuestra.
8.- Atención de los buques chilenos
Ha constituido una nota muy simpática, la actitud de los comandantes de los buques de guerra chilenos, que diariamente durante nuestra estadía y por turno llevaban a los Oficiales peruanos a comer en sus buques y,

el último día, el almirante en Jefe de la Escuadra invitó a almorzar al Comandante General, al Jefe del Estado Mayor de la Escuadra y a todos los comandantes.

Esta distinción de que hemos sido objeto, nos obliga para que en circunstancias parecidas procedamos de idéntica manera aquí en nuestro país.

9.- Atención del Ejército

Hemos sido invitados a visitar los cuarteles del Regimiento Maipo y el de Coraceros los que son amplios y confortables. Especialmente el primero está terminando de construir dos hermosos pabellones de tres pisos para alojamiento de la tropa. Dentro de poco se iniciarán los trabajos del Casino para Oficiales. Todos los edificios son de cemento armado, estando dotados del confort más exigente. Correspondiendo nuestra visita con la época del licenciamiento, los cuarteles están con solo las clases; sin embargo, una compañía de los remisos a la ley, trabajó muy bien efectuando evoluciones de Escuela de Compañía.

Terminada la visita, nos hicieron subir a la terraza con espléndida vista del puerto. En este lugar fuimos atendidos en un bien servido bar y se bebió una copa de champagne por las instituciones armadas del Perú y por el Jefe del Estado.

Parecida demostración se realizó en el cuartel de Coraceros, el cual recién está iniciando los trabajos de los nuevos edificios; pero por los planos se ve que se previsto hasta los más pequeños detalles para hacerlos confortable y elegante. Los casinos de Sub-Oficiales y Tropa es un punto que preocupa a la Superioridad. Siempre estos locales son muy espaciosos, bien tenidos, con sala de música, billares, biblioteca y salón de lectura y demás comodidades. Es de notar la gran amplitud y preferencia que en los cuarteles se da a los campos deportivos y piscinas de natación.

10.- El presidente Ibáñez almorzó en el Valparaíso Sporting Club y concurrió a las carreras de gala en honor de los marinos peruanos.

Ha constituido una de las notas más simpáticas de la Semana Peruana, la concurrencia del Presidente Carlos Ibáñez al almuerzo que el Valparaíso Sporting Club ofreció a nuestra Armada y en el cual por primera vez se sentaron a la mesa el indicado mandatario y sus más destacados enemigos políticos. Terminado el ágape, concurrió a las tribunas para presenciar las carreras, cuyos premios llevaban los nombres de nuestros principales héroes, y el Clásico, el de "Presidente Augusto B. Leguía". Su presencia en las tribunas entusiasmó al público por ser una excepción su asistencia a esos eventos y con este acto quiso exteriorizar una especial deferencia hacia los peruanos.

11.- Se retarda la llegada a Valparaíso de los submarinos chilenos

Coincidiendo la llegada a Valparaíso de la Escuadra Peruana con la División de los nuevos submarinos chilenos, *Simpson*, *O'Brien* y *Thomson* recientemente construidos en Inglaterra, el Ministro de Marina dispuso que estos fondearan en el Apostadero Naval de Quinteros para continuar a su destino después que zarpara la Escuadra Peruana, evitando así el que se pudiera aminorar en algo las fiestas preparadas exclusivamente para los buques peruanos.

Este gesto de la Superioridad Naval ha sido muy aplaudida y gratamente comentada por toda la sociedad de Valparaíso, por constituir una forma elocuente de deferencia y atención por la Armada del Perú.

11a.- Homenaje a la memoria del capitán Prat

A las 14 horas del día 10, desembarcó con la bandera y banda de músicos, el Batallón de la Escuadra Peruana formado por la Compañía de Cadetes y dos Compañías de Marineros, emplazándose frente al monumento. Atrás formaron una Compañía de Marineros y otra de Artillería de la Marina Chilena.

El Embajador, Cónsul y Comisiones de Marinos peruanos, fueron recibidos por las autoridades de Valparaíso, acompañados de altos Jefes del Ejército y de la Marina, de los sobrevivientes del 79 y destacadas personalidades de la sociedad local.

El homenaje se realizó en presencia de una enorme muchedumbre, leyendo el suscrito un adecuado discurso al depositar los aparatos florales con cintas peruanas. El señor contralmirante Nieto, Jefe del Apostadero e Intendente de Aconcagua, agradeció en nombre de la Marina de Chile.

Terminada esta ceremonia, las tropas desfilaron delante del monumento, en medio de ovaciones de todos los presentes.

11b.- Visita a la Escuela Naval

El día 11 se efectuó la visita al local de la Escuela Naval a la que concurrieron todos los Cadetes y Comisiones de Jefes y Oficiales peruanos. Acompañados del Director y demás personal de la Escuela, se visitó todo el edificio y sus anexos, dejando la más grata impresión por el buen estado en que se encuentra, la amplitud de sus departamentos y completa dotación de útiles de enseñanza. Merece especial mención, el local de gimnasia y baños, construidos recientemente. La piscina es grande y lujosa, cuenta con todos los anexos deseables y está cubierta con un techo de vidrio que la defiende de las inclemencias del tiempo.

Terminada la visita, fuimos invitados al salón de actuaciones en el cual se realizó la entrega del artístico objeto que los Cadetes de la Escuela Naval del Perú ofrecían a los de la Escuela Naval de Chile, cambiando al efecto los discursos de estilo. Después se bebió una copa de champagne y nos atendieron con un suntuoso bar.

11c.- Fiestas en Valparaíso y Viña del Mar

Muy numerosas han sido las invitaciones y fiestas que en forma particular han prodigado los diferentes elementos de la sociedad a todo el personal. El programa oficial de las fiestas de Valparaíso y Viña del Mar e Instituciones Armadas se realizó en forma amplia y suntuosa. Fueron estas: la recepción en el local de la Intendencia para presenciar el gran desfile popular en el que tomaron parte más de 30 000 personas, baile en el Club Naval; almuerzo en Las Salinas ofrecido por la Marina; visita a la Escuela de Comunicaciones de la Armada; matiné en Las Salinas; gran baile social en el Club de Viña del Mar.

Los Oficiales de Mar y Marineros también fueron atendidos con programas especiales, siendo los más importantes: el baile popular en el Parque Italia y Avenida Pedro Montt; almuerzo en El Tranque de la población Vergara; y una tarde de campo en el Valparaíso Sporting Club.

12.- Atención a sub-oficiales y marineros

Quizá la parte que más ha contribuido al éxito alcanzado por la Escuadra con respecto al pueblo ha sido la gran unión, amistad y simpatía que ha despertado el personal subalterno. Es de llamar la atención, cómo nuestros marineros fueron atendidos por las sociedades obreras, por los particulares y en el Casino de Sub-Oficiales y Soldados. Como dato curioso



El presidente de Chile, general Carlos Ibáñez del Campo y el capitán de navío Julio Goicochea, Jefe de la Escuadra Peruana.



El presidente de Chile, el embajador del Perú en Chile, y los jefes y oficiales de la Escuadra Peruana.



El presidente de Chile y un grupo de cadetes peruanos a bordo del *Grau*. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

PERUANA A CHILE EN 1930



El BAP. Almirante *Grau*



La señora Carmela Carvajal, viuda de Prat, y la oficialidad del *Grau*.



Tomás Pizarro, Julio Goicochea y Roque Saldías.



Oficiales de la Escuadra Peruana

(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú)

se puede hacer notar que antes de las 48 horas de nuestra llegada a Valparaíso, un marinero había sido solicitado para ser padrino de bautizo de un bebé chileno.

13.- Visita a Santiago

Duró solo 35 horas, pero fue grandioso el recibimiento por el pueblo y las autoridades en la Estación Mapocho, en la cual el alcalde en un conceptuoso discurso nos declaró Huéspedes Ilustres de la Ciudad. Nuestra estada en la Capital se resume así: visita a La Moneda; desfile de Cadetes y Tropa de Desembarco; almuerzo del señor Ministro de Marina en el Club de La Unión; recepción en el Casino Militar; banquete ofrecido por el Señor Presidente de la República; paseo por la ciudad; visita al Cerro de San Cristóbal, al de Santa Lucía; visita al magnífico y monumental edificio del Jockey Club en donde se nos ofreció un almuerzo de más de 200 cubiertos; recepción social en la Escuela Militar con revista de los Cadetes por el Señor Presidente acompañado por el Embajador peruano y el Comandante General de la Escuadra Peruana. Simultáneamente, se desarrolló como en Valparaíso un programa especial para los Oficiales de desembarco, Cadetes y Marinería.

Tanto nuestra estadía como las fiestas de Santiago han sido también agradables y suntuosas; a ello, debo agregar la satisfacción de haber conocido la opinión general de que todo el personal a mis órdenes ha dejado la mejor impresión por su comportamiento, cultura y sobriedad.

Debe anotarse como muy notable, la exquisita amabilidad de los Ministerios de Guerra y Marina que pusieron a nuestras órdenes 14 automóviles y un conjunto de altos jefes y Oficiales de la Armada y el Ejército, que han tenido como misión, ser nuestros acompañantes en todas las ceremonias durante nuestra permanencia en Santiago.

14.- Almuerzo a bordo del B.A.P. *Almirante Grau*

El Señor Presidente de la República aceptó muy gustoso la invitación al almuerzo que en su honor se realizó el día 15. Llegó a las 12 horas y 40 minutos, acompañado de los Ministros, de su Casa Militar, altos jefes y funcionarios de la Administración Pública. A su llegada, durante su permanencia a bordo y al dejar la bahía se le tributaron los honores de ordenanza. La toldilla del buque fue arreglada convenientemente para proporcionar comodidad y buena atención a los 40 comensales. Terminado el almuerzo y después de tomar varias fotografías, el Señor Presidente manifestó su deseo de ser retratado junto con la marinería y una vez que este simpático gesto fue realizado, volviéndose hacia ellos dio tres sonoros vivas al Perú, que fueron coreados por todos los presentes y contestados con tres vivas a Chile, dados por la tripulación. Ese nuevo e inspirado arranque del Presidente Ibáñez, originó los más cálidos y entusiastas comentarios. Instantes después se retiró a abordo, dejando constancia de su mayor complacencia por haber pisado la cubierta de un buque de la Armada del Perú.

15.- Insignia de la "Orden al Mérito" de Chile

Poco antes de la hora de almuerzo que se sirvió a bordo del *Almirante Grau* en honor del Presidente de Chile, se efectuó la ceremonia de entrega de las insignias del 'Orden al Mérito de Chile' en las categorías respectivas a los Jefes Peruanos que habían sido agraciados con esta distinción. El Presidente colocó personalmente al suscrito la de 'Comendador de la Orden'; el Ministro de Marina al Comandante de la División de

Submarinos, capitán de navío Tomás M. Pizarro en igual categoría, y las altas autoridades a los demás Jefes en la forma siguiente: capitán de navío Héctor Mercado 'Comendador de la Orden al Mérito'; capitán de fragata Víctor Escudero 'Comendador de la Orden al Mérito'; capitán de fragata Humberto Alfageme 'Comendador de la Orden al Mérito'; a los capitanes de corbeta Roque A. Saldías, José R. Alzamora, Luis A. Colmenares, Mariano H. Melgar y Adan Badham, con la categoría de 'Oficiales de la Orden al Mérito'.

Creo un deber sugerir a la Superioridad Naval, la conveniencia de exteriorizar nuestra gratitud para determinadas autoridades y personas que, además del alto puesto que desempeñan, han contribuido entusiastamente al grandioso éxito de la recepción y atenciones que se nos ha dispensado. La forma más práctica y expresiva de esta gratitud sería el otorgar condecoraciones. Así lo recomiendo y para los fines del caso, si se estima pertinente mi recomendación, agrego la relación de las personas que en mi concepto deben recibirlas:

capitán de navío, Ministro de Marina, Carlos Frodden.

Vicealmirante en retiro e Intendente de Santiago, Arturo Acevedo.

Contralmirante, Intendente de Valparaíso y Jefe del Apostadero Naval, Francisco Montes.

Contralmirante, Jefe de la Escuadra, Felipe Wiegand.

Capitán de fragata en retiro y Alcalde de Santiago, Eliecer Parada.

Capitán de fragata en retiro y Alcalde de Valparaíso, Lautaro Rosas.

Capitán de corbeta, ayudante del Comandante General, Óscar Arredondo.

16.- 'Orden del Sol del Perú'

Terminado el almuerzo que se ofreció a bordo del *Grau* al Señor Presidente de la República de Chile y una vez que se hubo retirado del buque, el Embajador Señor César A. Elguera (ex Ministro de Relaciones Exteriores y diplomático experimentado) con una adecuada improvisación procedió a efectuar la entrega al general Félix Urcullu y al Contralmirante Roberto Chappuseau, las insignias correspondientes a la alta clase de la 'Orden del Sol del Perú' que el Gobierno Peruano les había acordado otorgar por su buena actuación durante su estadía en Lima.

La ceremonia revistió caracteres muy impresionantes y los beneficiados hicieron uso de la palabra para agradecer el honor que se les había dispensado, prometiendo usar con todo cariño las insignias recibidas.

17.- Matinée a bordo

Designado el día lunes para que tuviera lugar la matinée con la cual la Escuadra Peruana retribuía a la Sociedad e Institutos Oficiales de Valparaíso y Viña del Mar, las múltiples atenciones recibidas, se dispuso teniendo en cuenta el crecido número de personas que deberían ser invitadas que el *Grau* y el *Bolognesi* se amarraran uno junto al otro para hacer en ambos buques la fiesta.

El arreglo de los buques fue hecho con mucho gusto y elegancia; las mesas de pastas, refrescos y helados estaban distribuidas en profusión. A cada buque se le dotó de una banda de música y una orquesta; en las cámaras se atendía convenientemente al elemento oficial y a la mejor sociedad. La afluencia de la gente fue tan enorme que hizo necesario levantar la escala. Más de mil personas cubrían las cubiertas. A la hora que se hizo funcionar el alumbrado eléctrico el efecto fue soberbio. El personal de Oficiales tenía orden de atender con el mayor esmero a los visitantes. La fiesta

correspondió a nuestras expectativas. Alguien al comentar manifestó que una fiesta de esta magnitud y abundancia no se recordaba en los anales del puerto.

A las 21 horas y 30 minutos, se dio por terminada la fiesta, tocándose los acordes del himno peruano. La salida de la concurrencia demoró más de una hora. Todos agradecían muy complacidos los ratos agradables pasados a bordo, y los diarios dijeron que nuestra matinée fue muy superior a las fiestas que se nos habían ofrecido en tierra. La calificaron de majestuosa, pues nada faltó y creo que se satisfizo hasta el gusto más exigente.

La sociedad en el momento de abandonar el buque, como demostración de gratitud y contento prorrumpió en grandes vivas al Perú, a la Marina y al Presidente de la República, señor Leguía.

18.- Cónsul General

Hemos contado con la eficaz y entusiasta cooperación de nuestro Cónsul General, Señor Francisco Pardo de Zela, el cual por sus muchas relaciones y aprecio que se ha conquistado en la sociedad y alto comercio, ha facilitado ampliamente nuestra labor, especialmente en la ofrenda al monumento al capitán Prat, banquete al Presidente de la República y la matinée de abordo.

19.- Embajador del Perú

Con la debida anticipación comuniqué por radio al Señor Embajador que fondearía la Escuadra en Valparaíso el día 10 a las 10 de la mañana. Al llegar fui informado que el Embajador se encontraba en el puerto. Inmediatamente cumplí con hacerle la visita en el hotel donde se alojaba y dijo que esa misma tarde regresaría a Santiago para volver el sábado 15 en que efectuaría su visita al *Grau*, la que se cumplió tributándosele los honores que corresponden a su alto cargo, regresando nuevamente a bordo para acompañarnos en el almuerzo ofrecido al Señor Presidente Carlos Ibáñez.

En Santiago nos recibió en la estación Mapocho, con todo el personal de secretarios. Nos acompañó a La Moneda para saludar al Presidente y concurrió a casi todas las fiestas que en esa capital nos ofrecieron.

Seguramente que, si hubiéramos podido contar con su compañía en las principales fiestas sociales en Valparaíso y Viña del Mar, nuestra labor se hubiera facilitado mucho y acrecentado nuestro prestigio.

20.- Obsequio a la Marina

Entre los variados objetos que las diversas instituciones y particulares obsequiaron a la Marina, se encuentra un cuadro al óleo con un marco de 2 metros de alto por 1,50 de ancho más o menos. Se titula 'La Tumba de los Héroes'. El cuadro tiene en la parte inferior al *Huáscar* navegando en un mar bonancible y en la superior sobre nubes, los bustos de Grau y Prat envueltos en las banderas de sus respectivos países. Sobre ellos está un ángel con la trompeta y un ramo de laurel. Este óleo ha sido mostrado abordo al Señor Presidente y demás visitantes. Fue expuesto antes de nuestra llegada en una de las principales casas comerciales del lugar. El autor es el señor Augusto H. Marlow. Sugiero que con objeto de exteriorizar aún en los más pequeños detalles, el buen recuerdo de la actuación de la Escuadra Peruana, se le envíe un obsequio apreciable de dinero por intermedio de nuestro Cónsul General.

21.- Cooperación del personal

Estimo un deber de justicia el dejar constancia del buen comportamiento,

correcta presentación y auxilio eficaz que los Jefes, Oficiales, Cadetes y Tripulación han prestado a esta Comandancia, contribuyendo en la esfera de sus actividades a dar el mayor realce a nuestra visita, dejando bien puesto el alto concepto que le corresponde al prestigio y antecedentes de la Marina del Perú.

Pido para todo el personal una felicitación de la Superioridad Naval, lo cual no dudo contribuirá a estimularlos aún más para sus futuras actuaciones.

Creo de mí deber recomendar al capitán de navío, Jefe del Estado Mayor de la Escuadra y Comandante de la División de Submarinos, Don Tomás M. Pizarro, cuya labor y entusiasmo lo hacen acreedor a una felicitación especial.

22.- Servicio administrativo

La Dirección de Administración puso oportunamente a mi orden los fondos necesarios para atender a los gastos generales y de representación, conforme a las sumas presupuestadas. Este buen servicio ha sido uno de los factores que ha contribuido también al buen éxito de nuestra Comisión, por lo cual dejo constancia del hecho. Para el pago de haberes correspondientes al mes de marzo, solo fue considerada una buena parte, de manera que ellos no han podido ser cancelados en su totalidad.

Con la mayor discreción y vigilancia se han administrado los indicados fondos. La cuenta detallada y comprobantes del caso serán enviados por el Jefe de Administración, donde se verá que a pesar de haber atendido con suficiencia y magnitud que requerían las fiestas dadas por la Escuadra, no han dejado déficit.

Se aprovecha de esta oportunidad para recomendar y reiterar, ahora más que nunca, la necesidad de asignar a los buques una cantidad prudencial para gastos de representación; las visitas que con toda seguridad efectuarán los Jefes y Oficiales chilenos que pasen de tránsito, acarrearán enormes compromisos que son necesarios afrontar.

Algunos datos, conversaciones e informes que se conceptúan necesarios sean conocidos por la Superioridad

23.- Escalas en el Callao

La Superioridad Naval de Chile ha dispuesto que todos los buques de la Marina de Guerra Chilena, tanto en sus viajes al Norte como al regreso, hagan escala en el Callao; igual disposición se ha dictado para el personal que viaja con carácter oficial. Esta medida ha sido tomada seguramente con el objeto de dejar una constancia efectiva de los deseos del Gobierno de fomentar las buenas relaciones entre ambos países.

24.- Azúcar de betarraga

Muy significativo es por su finalidad, la actitud del Presidente Ibáñez, al no haber permitido la formación de una Compañía Anónima para el cultivo de la betarraga y la extracción de azúcar, idea que se había acariciado por muchos años y que en el pasado se creyó oportuno llevarla adelante con el exclusivo objeto de independizarse del mercado peruano. Se tomó como base, el valor de la importancia del azúcar y un tanto por ciento de garantía que fue solicitado al Gobierno. Este dato ha sido dado por el mismo Señor Presidente de la República de aquel país.

25.- Oficiales a las Escuelas Superiores de los Institutos Armados

Según he oído decir, parece que, por intermedio de nuestro Embajador, han sido puestos a disposición de los Institutos Armados del Perú, un número de plazas en las Escuelas Superiores de Guerra y de otras Especialidades. Esta noticia la recibí, del General Félix Urcullu y del contralmirante

Roberto Chappuseau que fueron mis acompañantes oficiales durante mi visita a Santiago y que posteriormente en conversación privada lo reiteró el Señor Presidente Ibáñez, manifestando el mayor interés en que se envíen Oficiales Peruanos, lo cual contribuirá a estrechar más los vínculos entre el elemento militar, que serviría para demostrar al mundo el verdadero espíritu de unión que liga a Chile y al Perú.

La fuerza de los hechos, nuevamente pone en evidencia la razón que asistió a la Superioridad Naval cuando dispuso que los Guardiamarinas Peruanos efectuaran periodos de práctica a bordo de los buques de guerra de naciones amigas y, a pesar de que por la poca categoría de su clase no podían ingresar a las Escuelas de Especialidades, ellos a su retorno al país han contribuido muy eficazmente a la modernización de los sistemas y reglamentos; entre ellos podemos anotar: el Reglamento Orgánico, el Reglamento de Uniformes, Conservación y Prueba de Explosivos, Ejercicios de Artillería, Ejercicios de Torpedos, Reglamento de Tiro, Cartilla del Oficial de Marina, Código de Señales, Empleo del Submarino, Reglamento de Administración, Reglamento de Capitanías y Código de la Marina Mercante que aún están en vigencia y son los únicos con que cuenta la Marina desde hace más de nueve años.

Además, a estos Oficiales les ha correspondido de una manera general tener a su cargo la labor más pesada del servicio, tanto a bordo como en tierra, sea como colaboradores o actuando por propia iniciativa; ante estos palpables y evidentes resultados, lamentablemente no se ve la necesidad de continuar con el sistema antes empleado y recomiendo seguirlo pero modificándolo respecto al grado de los Oficiales que, en lugar de alféreces de fragata, deben ser de la clase de teniente 2° o de teniente 1°. Enviados a una Marina adelantada, pueden seguir un curso en la Escuela o Academia de la Especialidad elegida y, adicionalmente, un periodo de práctica embarcado.

Con este procedimiento, además de conseguir en poco tiempo resultados prácticos ya demostrados, se tiene la ventaja de moldear a los Oficiales en un ambiente profesional más amplio, despertando el espíritu de observación, capacidad técnica y hábitos de disciplina. A pesar de que la parte económica ocupa un lugar secundario cuando se trata de la educación del personal en cuyas manos se va a confiar la seguridad de la Patria, el sistema propuesto de sostener a unos 10 o 20 Oficiales en Marinas extranjeras, producirá en el Presupuesto Nacional una economía de cerca de 75% sobre lo que hoy se invierte en el personal extranjero, obteniéndose para el progreso de la Marina un beneficio de más del 100%.

26.- Instructores ingleses en la Marina

El Ministro y altos Jefes de Marina me han informado con el mayor interés la manera como prestan sus servicios los especialistas contratados, los cuales pertenecen al servicio activo de la Marina Británica. Previos los arreglos de estilo, se solicitan periódicamente al Almirantazgo, un número de jefes especialistas, cuya clase nunca es superior a la de capitán de fragata, los cuales, deben prestar servicio por dos años improrrogables, estando obligados a dictar lecciones prácticas y frecuentes conferencias sobre su especialidad al personal y escuelas que se les designe. Ellos quedan bajo la acción de las leyes del país sin ningún carácter diplomático, visten el uniforme chileno con las insignias que corresponden a un grado más al de su clase y gozan de los derechos de los Jefes chilenos, con excepción del

mando que es exclusivo para los nacionales. Semestralmente, el Ministerio informa al Almirantazgo sobre la labor, conducta y eficiencia demostrada en su especialidad por cada uno de ellos; informe que es agregado a su legajo personal. Si el informe es desfavorable, debe ser cambiado inmediatamente por otro y queda separado del servicio activo de la Marina Británica. Siendo considerado, para los especialistas, el tiempo que pasan como instructores, como en servicio activo, ellos perciben además de su sueldo y gratificaciones de su país, una indemnización del Gobierno de Chile que corresponde más o menos al percibo líquido de un Jefe Chileno de categoría un grado superior.

El periodo de su estadía, en ningún caso, puede ser mayor de dos años, porque han comprobado que toda prórroga representa, cuando menos, la adquisición de expectativas de lucro o demasiadas relaciones amistosas, lo cual produce evidentemente un desmejoramiento en el servicio y posible pérdida de moralidad.

El sistema de contratar especialistas les ha dado magníficos resultados. El Almirantazgo inglés, por su parte, se esmera en enviarles al personal mejor preparado, con lo cual han podido formar especialistas nacionales que atienden a las diferentes ramas de la Marina; de acuerdo con la teoría inglesa, resulta conveniente separar las especialidades, poniéndolas a cargo de técnicos bajo cuya dirección se obtiene el máximo de rendimiento del material y la superior eficiencia del personal. Este sistema fue adoptado después de muchas experiencias en que, sin éxito, se quiso obligar al individuo poseer a fondo todas las diferentes y complicadas especialidades que comprende hoy la Marina Militar.

Creo que deberíamos tomar en seria consideración el procedimiento seguido en la Marina de Chile y quizá, utilizando sus principios básicos, conseguiríamos resultados apreciables.

Ya han pasado diez años del sistema establecido que mucho ha servido; pero que no ha colmado los deseos de la Armada. Se cree sinceramente y este es el sentir de la Armada, que ha llegado ya la oportunidad de modificar los métodos establecidos con la Misión Americana, debemos establecer en el día los Asesores Técnicos y reducir la numerosa y gravosa misión actual a cuatro: un Asesor General, un Asesor de Academias y Escuelas, un Asesor de Aviación y otro de Administración. Materia muy importante es el conseguir que la Marina Americana reciba en su seno a un grupo de nuestros Oficiales.

27.- Compañía de Vapores

Parece que es y continúa siendo un problema importante para la C.S.A.V. el llegar a un acuerdo con la C.P.V.D. para efectuar el servicio de cabotaje en el Pacífico Centro y Sur, pero no se ha podido solucionar ni plantear arreglos definitivos por ser necesario que ellos sean patrocinados por ambos Gobiernos. Se insinúa en Chile la siguiente idea: las dos Compañías trabajarían juntas bajo una sola administración durante un cierto número de años; las naves conservarían siempre sus propias banderas, abriéndoles cuenta especial a cada una de ellas; la C.S.A.V. se haría cargo del activo y pasivo de la C.P.V.D. recibiendo todo el material bajo inventario, obligándose la Compañía chilena a las reparaciones y cargando su valor al producto de los vapores. En compensación, se compromete a distribuir a fin de cada año un dividendo mínimo del 2% sobre el valor nominal de la acción y cuando las utilidades que rindan los vapores peruanos

cubran este dividendo, con el sobrante se atenderá a la amortización de las deudas e incremento de la flota para que se conserve siempre la misma proporción entre ellas. Es entendido que previamente se ha deducido un tanto por ciento que de común acuerdo se señalará por gastos de administración. Si el negocio da un margen de mayor utilidad, puede ser aumentado el dividendo y formar el fondo de reserva.

Si esta solución u otra parecida llegara a realizarse, sacaría a la C.P.V.D. de la postración en que se encuentra, ofreciéndole nuevos horizontes e influyendo para desalojar a otras del servicio de cabotaje que lentamente están absorbiéndolo.

La C.P.V.D. tendría en Valparaíso un personero que formaría parte del directorio de la C.S.A.V. y otro en la agencia del Callao con la categoría de Agente.

28.- Puestos administrativos confiados al personal militar

Se ha podido notar que la mayoría de los puestos de Intendentes de provincia, especialmente en las más importantes, están desempeñados por Jefes de la Armada y se dice que el actual Presidente de la República al ser preguntado por esta preferencia contestó lo siguiente: 'El personal de los Institutos Armados, tiene las siguientes ventajas:

a. Se les destaca de la unidad o servicio en que están destinados por un periodo de tiempo para ellos desconocido y el resultado que den en el desempeño de esa Comisión, va con el respectivo informe a formar parte de su legajo personal.
b. Ellos exigen con mayor exactitud el cumplimiento de las leyes y disposiciones vigentes.
c. En todo caso, siempre quedan bajo la acción de las leyes militares y la sanción puede ser realmente efectiva si fuera necesario'.

El Intendente de Santiago, por ejemplo, es el vicealmirante Arturo Acevedo; el de Aconcagua (Valparaíso) el contralmirante Francisco Nieto; el Alcalde de Santiago es el capitán de fragata Eliecer Parada; y el de Valparaíso el capitán de fragata Lautaro Rosas.

29.- El control del Pacífico Sur

Seguramente que constituye un tema de gran trascendencia, el asegurar el control en las aguas del Pacífico Sur y a este respecto he oído la opinión de algunas autoridades navales y todas están de acuerdo con lo manifestado también por el Presidente Ibáñez sobre la necesidad de que nuestros países lleguen a ponerse de acuerdo sobre la cuota de tonelaje que debe corresponderles, con el objeto de mantener en forma efectiva el control del Pacífico Sur, asegurando el libre intercambio comercial.

Es de tener bien entendido que la reanudación de las relaciones selladas hoy con verdadero afecto y sinceridad no significa ir al peligroso desarme, sino muy al contrario, deben aumentarse nuestras fuerzas en forma metódica y en proporción suficiente para que se nos tenga en cuenta en el Concierto de las Naciones Americanas.

30.- Visita a la viuda de Prat

La manifestación final que deseaba rendir la Armada del Perú antes de zarpar para Mollendo, fue a la ilustre matrona doña Carmela Carvajal viuda de Prat. Al efecto, me constituí en su domicilio, acompañado de todo el personal del Estado Mayor y en frases adecuadas le hice entrega de un bouquet de rosas blancas y coloradas en nombre del Perú, de su Presidente y de la Armada Nacional. Fue un acto sencillo y emocionante.

31.- Orientación de la Opinión Pública

> La manera más efectiva de conseguir que en los apartados pueblos y aldeas del Perú, se tenga una idea clara y precisa del significado de la visita hecha por la Escuadra a las costas de Chile como consecuencia de la previsora política del Gobierno de sustituir una situación de perjudicial entredicho por una de beneficiosa amistad, sugiero la de hacerles llegar impreso en un folleto la información comentada, de la forma como el pueblo de Chile, en todas sus esferas, ha exteriorizado su estimación y afecto al pueblo peruano por intermedio de nuestra Escuadra. Para facilitar dicha publicación, en caso de ser aceptada esta sugerencia, adjunto la información gráfica y descriptiva hecha por uno de los diarios de Valparaíso.
> 32.- Conclusión
> La Marina de Guerra del Perú para el desempeño de la delicada misión que se le ha encomendado en la visita a Chile, se ha inspirado en el honor a la Patria y ha tratado de ser en todo momento fiel intérprete del sentir del señor Presidente de la República y del país en general. La Marina cree sinceramente haber cumplido con su deber y deja constancia de que su mayor orgullo lo ha constituido el hecho de haber recuperado la representación genuina de la Armada en el país y de la Patria en el extranjero, como era y seguirá siendo su mayor aspiración, que hoy ve realizada por la genial clarividencia del Jefe del Estado que ha contribuido para que, bajo los mejores auspicios, se inicie una nueva era de nacionalidad y prestigio que tanto anhelaba la Armada Nacional.
> Solo me resta dejar constancia en mi nombre y en el de la Armada de la gratitud por la deferencia y confianza que se nos ha dispensado y reiteramos nuestros votos de trabajar por el bien del país con todo empeño y entusiasmo".

E. LA CREACIÓN DEL CUERPO ÚNICO[26]

Hasta 1920 –señala Laguerre (2015)– los postulantes podían ingresar a la Escuela Naval como cadetes de guerra o como cadetes ingenieros, siendo los años de estudio de estos últimos, uno menos que los de aquellos. Esto cambió con las reformas del comandante Charles Gordon Davy, quien sostuvo que los "Cadetes de Guerra necesitan mucho más de Ingeniería, y los Cadetes de Ingeniería, a su vez, mucho más de la profesión de guerra".

Bajo esta convicción pedagógica, otra de las innovaciones implementadas por dicho oficial fue la creación del denominado "Cuerpo Único" (C.U.), cuya función primordial –siguiendo lo establecido en la Academia Naval de Annapolis– era preparar desde la Escuela Naval a oficiales "todistas", capaces de desempeñarse al egresar y pasar a bordo de los buques de la Armada, ya fuese como ingenieros o ya como marinos dedicados específicamente al servicio de cubierta. De esta manera, se eliminó la antigua y perniciosa división entre los oficiales de máquinas y los oficiales

de cubierta, que mutuamente ignoraban las funciones respectivas del otro (Perea, 1998).

Esta decisión –observa Ortiz (1981)– se vio reflejada desde muy temprano en el flamante Plan de Estudios aprobado en abril de 1921, cuando no solo se buscó ampliar el horizonte de conocimientos del graduado, sino también ofrecer un periodo de tres años de estudios comunes para ambas secciones. Esto permitió obtener una cohesión u homogenización promocional hasta entonces no lograda, eliminándose el grado de Guardiamarina y convirtiendo al de Alférez de Fragata del Cuerpo Único en el primero de la carrera oficial. Aquí el testimonio del ministro de Marina en su *Memoria* de 1922: "Inspirándose el suscrito en las enseñanzas de la escuela moderna, presentó al Supremo Gobierno el decreto respectivo, aprobado con fecha 16 de abril último, con el fin de que los cadetes navales que reciben instrucción en la Escuela, al concluir sus estudios pudiesen prestar servicios indistintamente en las secciones de cubierta y máquinas; es decir, que dentro de un futuro próximo, nuestro personal de Marina desempeñará de manera indistinta las funciones de oficial de guerra y de oficial ingeniero maquinista".

Al año siguiente, reiteró este propósito, subrayando su trascendencia para la institución en su conjunto. Manifestó con total convicción: "A partir del presente año, todos los oficiales al egresar de la Escuela Naval ingresarán al servicio formando parte del Cuerpo Único, que ya ha sido establecido. Significa esto que los oficiales de guerra servirán también en el ramo de ingenieros mecánicos que hasta hoy se había formado como cuerpo separado. La reforma implica indiscutibles ventajas y un impulso más en el sentido de modernizar los servicios del personal de la Armada. La razón de la reforma es obvia: las marinas de guerra modernas son eminentemente mecánicas. No cabe ya señalar cuál será el límite de los conocimientos teóricos y prácticos sobre ingeniería y mecánica naval al cual puede llegar el oficial de Marina. En este sentido, la preparación técnica del oficial debe ser generalizada: indiscutiblemente que la consecuencia lógica será la especialización durante el servicio".

F. EL FOMENTO DE LOS DEPORTES

Bajo el influjo, por un lado, del antiguo y proverbial lema *Mens sana in corpore sano* y, por otro, acorde a su propia experiencia vivida en la Academia Naval de Annapolis, el comandante Charles G. Davy desde el momento que asumió la dirección de la Escuela,

implantó e intensificó con carácter obligatorio, la práctica de los deportes en sus diferentes disciplinas y modalidades: atletismo, fútbol, básquet, béisbol, gimnasia, esgrima, boga, regatas, waterpolo, natación, etc. Era un convencido –y así lo evidenció en una infinidad de veces– de las bondades del deporte en la formación integral de los cadetes y, sobre todo, en la disciplina y fortalecimiento de la personalidad de los jóvenes educandos. A la larga, la Escuela Naval del Perú se convirtió en un verdadero semillero de deportistas que trascendió, en algunos casos, las fronteras de nuestro propio país. Pero eso no fue todo; se logró que a partir de la Escuela los deportes se irradiaran en forma descollante a toda la Armada, principalmente entre el personal subalterno. "Tratar el periodo del comandante Davy sin resaltar la importante labor que desarrolló en la divulgación de los deportes en general, es prácticamente imposible", nos dice acertadamente el comandante Jorge Ortiz Sotelo (1981). Por su lado, el contralmirante Jorge Parra del Riego Endara (1998) expresó al respecto: "Deportivamente, uno de los logros más significativos de Davy fue introducir no solo los deportes en forma intensiva en el plantel, sino también lograr que su influencia se extendiera en forma excepcional entre la juventud peruana". Finalmente, una publicación de aquellos lejanos días (a manera de síntesis) escribió: "En el ambiente deportivo, sin duda alguna, la Escuela Naval del Perú ocupa un lugar preponderante por los innumerables triunfos obtenidos por sus alumnos y marineros en las diferentes competencias del pasado y del presente" (*Almanaque de El Comercio.* Lima, 1927).

Efectivamente, todos los testimonios y las evidencias de la época remarcan la intensa práctica de los deportes (y del atletismo en particular) que, a partir del arribo de Davy, se estableció en la *Alma Mater* de la oficialidad peruana. Aquí la versión del contralmirante Federico Salmón de la Jara (2005):

> "Prácticamente, se nos obligaba a hacer deportes todo el año, y estos variaban de acuerdo a un programa muy bien diseñado. Se había hecho tradición la competencia deportiva (fútbol) con la Escuela Militar de Chorrillos, con la cual había una rivalidad muy bien marcada, sobre todo porque de alguna manera los chorrillanos se resentían porque a los cadetes navales se les consideraba una élite. Los torneos de fútbol eran pretexto para que las barras de uno y otro lado dieran rienda suelta a su ingenio en contrapunto, así como también para soltar toda la bilis guardada.
>
> Con gran entusiasmo se practicaban los deportes acuáticos, la boga en falúa y en bote; la vela; asimismo, la natación, el waterpolo y los saltos ornamentales. También el fútbol, el béisbol y el básquet daban muchos lauros a la Escuela. Y, en atletismo, la YMCA, la Universidad de San Marcos

y la Asociación Social de la Juventud (ASJ), nos disputaban los premios en los campeonatos de Fiestas Patrias. Cuando yo ingresé, el cadete Pedro Gálvez Velarde, de la promoción de 1923, defendía sin rivales cercanos, el pabellón de la Escuela Naval en las pruebas de atletismo. En el Campeonato Sudamericano de Atletismo en Lima, en 1929, estableció el récord sudamericano en la prueba de 400 metros con vallas, al poner un tiempo de 55 segundos 1/5, marca que ha permanecido imbatible desde aquel año para los atletas del plantel.

Me viene a la memoria el 'Chato' Raygada. El cadete del sexto año, Julio Abel Raygada de la Carrera, padre del connotado almirante y buen amigo, Julio Abel Raygada García, era verdaderamente 'chato'; hombre de brillante personalidad, derrochaba simpatía, gracia y buen humor. Yo diría que fue el innegable creador del fulbito en la Escuela: una vez que entraba al gimnasio, inmediatamente procedía a separar los dos equipos, cinco por lado. Indefectiblemente, yo era uno de sus preferidos. Y ahí empezaba lo bueno, porque nos trenzábamos en tremendo juego, en el que llovían golpes y patadas que él, en su condición de capitán, nos propinaba a su gusto, gritando a todo pulmón para animar a su equipo".

El citado comandante Ortiz (1981) agrega algunos datos interesantes de esta vida deportiva durante la época de Davy. Dice:

"La boga en falúa y en bote, el fútbol, el básquet, el baseball y el atletismo, entre otros, fueron practicados intensamente. Los clubes Cannotieri y Regatas Unión seguían siendo nuestros rivales en remo. El Chalaco y el Sport Boys lo eran en el apasionante y novedoso baseball, así como en el popular fútbol. La Asociación de Jóvenes Cristianos (YMCA), la Asociación Social de la Juventud (ASJ) y la Universidad de San Marcos, nos disputaban los premios de atletismo. El Old Boys Club y el Callao Longo Club participaban con los cadetes navales en deportes acuáticos como waterpolo y saltos ornamentales. Finalmente, la Escuela Militar de Chorrillos se hizo presente en la lista de competidores con ocasión de la puesta en disputa de la 'Copa de Fútbol Gubbins' en 1923, siendo derrotada en un emocionante partido con fervorosa hinchada de por medio. El capitán de fragata, Fernando Romero Pintado, recuerda emocionadamente cómo la Escuela Naval en pleno, barra y jugadores, se dirigieron luego del partido a la estación del tranvía que debía regresarlos a La Punta, formando olas y entonando a todo pulmón clásicas barras navales.

Los representantes de la Escuela Naval de esa época encabezan las largas listas de triunfos y récords que, en el caso del atletismo, fueron recopiladas a partir de 1922. En tablas de madera y posteriormente de acrílico, estas listas fueron exhibidas públicamente en el gimnasio y, luego, en el casino de cadetes. Cabe el honor de encabezar estas listas a los siguientes cadetes, en las pruebas y con las marcas que se indican:

CADETE	PRUEBA	MARCA
José Mosto	100 metros	11 seg. 3/5
Luis Otero	200 metros	27 seg. 2/5
Ricardo Zevallos	400 metros	1 min. 01 seg.
Miguel Mesía	1 500 metros	5 min. 05 seg.
Miguel Mesía	10 metros vallas	19 seg. 3/5
Alfredo Sousa	Salto alto	1,5 metros
Octavio Ríos	Salto largo	5,35 metros

Juan Torres Matos	Salto con garrocha	2,80 metros
José Mosto	Lanzamiento de disco	25,20 metros

Los récords nacionales empezaron a ser impuestos con el ancla naval con los cadetes Otero, Sousa y Mesía y por los integrantes de la posta 4x400 metros en el Campeonato de 1923. Las marcas en esa oportunidad fueron:

Luis Otero	Salto largo	5,96 metros
Alfredo Sousa	400 metros planos	55 seg. 2/5
Miguel Mesía	800 metros planos	2 min. 11 seg. 4/5
Miguel Mesía	110 metros vallas	18 seg. 2/5
Ricardo Zevallos	Posta 4x400 metros	3 min. 45 seg.
Miguel Mesía	" " "	
José Mosto	" " "	
Alfredo Sousa	" " "	

Tan brillante performance acrecentaba su mérito en razón del escaso número de cadetes participantes.

Movidos por un gran cariño a su Escuela, se multiplicaban para representarla en diversas disciplinas. Tal esfuerzo fue adecuadamente apreciado por la colectividad deportiva nacional, designándose a tres cadetes como parte de la delegación peruana al Campeonato Sudamericano de Atletismo disputado en Montevideo en 1926.

Merece citarse en forma separada el brillante desempeño del cadete Pedro Gálvez Velarde en las pruebas de atletismo. Alcanzaría su cénit deportivo durante el desarrollo del Campeonato Latinoamericano de Atletismo, llevado a cabo en Lima en mayo de 1929".

En este saludable contexto de fomento al deporte promovido desde la Escuela Naval, a no dudarlo la práctica del atletismo figuró como la más difundida y exitosa de todas. En esta oportunidad, transcribimos el extenso comentario de la *Revista de Marina* que, con motivo del Campeonato Atlético de Fiestas Patrias de 1924 (conmemorando el Centenario del triunfo militar de las batallas de Junín y Ayacucho), publicó en su edición de mayo-junio de ese año. Dice:

"El cuarto campeonato atlético promovido por la Confederación Deportiva Peruana, se verificará en el próximo mes de julio. La Marina ha tomado parte en los tres certámenes que ha organizado la citada entidad; concurriendo a ellos con devoción y excelente espíritu deportivo. De manera que, en los juegos de este año, también se hará representar prestando decidido apoyo a todo el personal en su preparación para la participación en ellos. El renacimiento del atletismo entre nosotros data a penas desde hace dos años, cuando la Confederación Deportiva Peruana (entonces Federación de Juegos Atléticos) en el mes de junio del año 1922 en el moto-velódromo del Circolo Sportivo Italiano seleccionó al equipo que representara en los juegos Atléticos Latino-americanos de 1922 los colores nacionales. Un mes después, con motivo de la celebración de las Fiestas Patrias, la misma institución organizó un campamento atlético, con un programa reducido que tuvo lugar también en el moto-velódromo del Circolo Sportivo Italiano y con el mismo fin. Puede decirse que es solo desde el año pasado que la Confederación ha establecido como una acertada costumbre el de promover todos los años, en la celebración de nuestro aniversario Patrio, un certamen atlético con un programa compuesto de

gran número de pruebas olímpicas. Es así como organizó el campamento atlético de Fiestas Patrias en 1923 que tuvo lugar en el Club Ciclista Lima. Este año, como es natural, el programa es más fuerte y todas sus pruebas son olímpicas; y tendrá lugar en el Stadium Nacional.

Desde el primer certamen a que fue invitada la Marina, ha concurrido con profundo interés tomando parte prominente, con sus escasos elementos, en todos los torneos, haciéndose representar dignamente por el equipo de la Escuela Naval del Perú, Instituto que ha tenido honrosa participación en todas las actividades deportivas donde se ha encontrado, y obtuvo la bien merecida felicitación del señor Presidente de la República en el último campeonato atlético, consiguiendo hermosos triunfos que le valieron la admiración del país y la popularidad no solo en nuestro medio deportivo limeño, sino también en toda la República.

Uno de los principales medios que tienen los pueblos y las instituciones del mundo civilizado para ganarse la popularidad y atraer la atención de los demás hacia ellos, es sin duda la constante publicidad que sobre la participación, en determinada rama del deporte, toman sus equipos representativos, y si no ahí tenemos el ejemplo del Uruguay, pueblo hermano que ha sabido prestar decidido apoyo a la educación física, organizándola y difundiéndola en toda la masa de su pueblo; produciendo así legiones de hombres llenos de fuerza física y moral. Ya vemos que principia a cosechar los frutos de tan laudable labor. ¡Cuánto han conquistado, con sus éxitos futbolísticos, dentro y fuera de su país, un puñado de bravos muchachos!

La Marina, que hoy más que nunca no debe permanecer indiferente a todo lo que es popularidad, atención pública hacia ella, preparación fuerte para el servicio naval, que requiere hombres con destreza física, fuerza y valor, llenos de espíritus de cuerpo y de confianza mutua, debe concurrir, como hasta ahora lo ha hecho, con fe y ánimo a tomar parte en el campeonato o estimular con su presencia a los bravos que en honrosos torneos, defiendan con brillo la unidad de la Armada que representan.

Pedimos, pues, la cooperación e interés de todo el personal para la preparación de nuestras fuerzas representativas a fin de conseguir un completo éxito en el próximo Campeonato Atlético de 1924.

A continuación, publicamos el programa y orden de las pruebas correspondientes:

PROGRAMA Y ORDEN DE LAS PRUEBAS EN EL CAMPEONATO DE FIESTAS PATRIAS DE 1924

Sábado 12 de julio

1.	Carrera llana en 100 metros	Ensayo
2.	Carrera de vallas en 200 metros	”
3.	Salto alto con impulso	”
4.	Carrera llana en 1 500 metros	”
5.	Lanzamiento de jabalina	”
6.	Carrera llana en 400 metros	”
7.	Lanzamiento de bala de 16 libras	”
1.	Carrera de ‘Chasquis’ en 1 600 metros mezcla. (En caso de inscribirse más de 4 equipos)	Semifinal

Domingo 13 de julio

1.	Carrera llana en 200 metros	Ensayo
2.	Salto de garrocha	”

3. Carrera de vallas en 110 metros	Ensayo
4. Lanzamiento de disco	”
5. Carrera llana en 800 metros	”
6. Salto largo con impulso	”
7. Carrera llana en 100 metros	Semifinal
8. Carrera de ‘Chasquis’ en 1 600 metros (4 x 400) (En caso de inscribirse más de 4 equipos).	
Sábado 19 de julio	
1. Carrera llana en 200 metros	Semifinal
2. Lanzamiento de disco	final
3. Carrera de vallas en 110 metros	Semifinal
4. Carrera llana en 1 500 metros	final
5. Salto alto con impulso	final
6. Lanzamiento de bala de 16 libras	final
7. Carrera llana en 400 metros	Semifinal
Domingo 20 de julio	
1. Carrera de vallas en 200 metros	Semifinal
2. Carrera llana de 800 metros	final
3. Salto de garrocha	final
4. Carrera llana en 400 metros	final
5. Salto largo con impulso	final
6. Carrera llana en 1 500 metros	final
7. Lanzamiento de jabalina	final
8. Carrera llana en 200 metros	final
Martes 29 de julio	
1. Carrera llana en 100 metros	final
2. Carrera de ‘Chasquis’ en 1 600 metros mezcla	final
3. Carrera de vallas en 110 metros	final
4. Carrera de vallas 200 metros	final
5. Carrera de ‘Chasquis’ en 1 600 metros (4 x 400)	final”

Tal como ya se expresó en párrafos precedentes, al interior de la práctica del atletismo, sin duda alguna, el nombre de Pedro José Gálvez Velarde (1906-2002) merece mención especial por sus numerosos e importantes triunfos personales e institucionales. Precisamente, en su fascinante y evocador libro *La bitácora de mi vida* (a manera de una egohistoria de su longeva existencia), nuestro carismático y afectuoso personaje relata su larga trayectoria, primero, como atleta de su *Alma Mater* y, luego, como exitoso dirigente nacional e internacional del atletismo. En ambas situaciones, prestigiando al plantel y al país, respectivamente. En el primer caso, fue un atleta extraordinario: el primero en obtener para el Perú un título y un récord sudamericano; en el segundo caso, un reconocido y prestigioso dirigente de categoría mundial.

De acuerdo, a su propio relato, el 8 de mayo de 1929, siendo alférez de fragata y representando a la Escuela Naval del Perú, logró un nuevo récord a nivel continental: recorrer 400 metros con vallas en 55 segundos 1/5, venciendo a reconocidos atletas de otros países. La hazaña –como ya se dijo– se logró en el Sexto







Escuela Naval del Perú: Deportes.
(Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).



Equipo de esgrima. (Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).



Equipo de básquet. (Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).







Escuela Naval del Perú: Deportes.
(Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina).



Pedro Gálvez, Campeón Suramericano de 100 metros con vallas.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 10 mayo 1929).



Luis Otero campeón de atletismo en 1925.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 7 agosto 1925)

Campeonato Latinoamericano de Atletismo realizado en nuestra capital en la mencionada fecha. Aquí el valioso autotestimonio en detalle:

"El 5 de mayo de 1929, se inició el Campeonato Latinoamericano de Atletismo con una magnífica pista de carbonilla, terminada dos horas antes de la inauguración.

Empezó el Campeonato con un vistoso y masivo desfile; luego vino la primera serie de los 100 metros planos, en la que empataron el cadete Fernando Ordóñez del Perú con el argentino Ure Aldao, en un tiempo de 13 segundos y más; hubo reclamo y se constató que se había corrido 110 metros, pues habían dado la partida en la salida de los 110 metros con vallas; en vista de ello, se decidió anular la prueba, siendo esta la única falla de todo el certamen. Se volvió a correr la serie y se clasificaron para las semifinales ambos atletas, siguiéndose el programa sin mayor novedad.

En la primera serie de 110 metros con vallas, me clasifiqué para la final, a pesar de haberme caído en la primera valla, me levanté, seguí corriendo y me clasifiqué. En la final, salió campeón el argentino Vallanía, segundo el chileno Ugarte, tercero Evaristo Gómez Sánchez (dándole al Perú la primera medalla de bronce), cuarto yo, quinto el chileno Silva y sexto el argentino Figueras.

Al día siguiente, fueron las eliminatorias de los 400 metros vallas; en mi serie de los cuatro inscritos, solo nos presentamos el argentino Figueras y yo. Como estaba reglamentado, ya estábamos clasificados, de modo que solo tranqueamos y llegamos juntos.

Y, así, llegamos al miércoles 8 de mayo. A las 14:30 horas fuimos llamados a la partida de los 400 metros vallas, dos peruanos, dos chilenos y tres argentinos.

El chileno Müller, que era entonces el campeón sudamericano, me dijo a solas: 'Mira Gálvez, quiero pedirte un favor: como tú no tienes nada que hacer en esta prueba, si te toca un carril interior te ruego me lo cambies'. A mí me convenían los carriles exteriores, pues pasaba la valla con la pierna derecha adelante. Por lo tanto, le acepté el pedido, aunque no me gustó su tono un tanto irónico y encumbrado. Vino el sorteo, me tocó el carril dos y al chileno el carril cinco. Sin que nadie nos viera, nos cambiamos los bolos.

Dieron la partida, y cuando llegábamos a los primeros 100 metros, ya el chileno y los tres argentinos estaban adelante, habían descontado y ganado la ventaja de las curvas. Cuando llegamos a la curva de los 200 metros, Miguel Mesía me gritó: 'Aprieta Perico que ya no pueden'. 'Aprieta tú', le contesté, y miré a los competidores que iban adelante, los que al llegar a la valla picaban el paso; yo iba con mis quince pasos, tranquilo, entonces comencé a apurar, y fui alcanzando a los argentinos a los que pasé, me quedaba el chileno adelante, entramos a la recta final y yo acortándole distancia; ya en la penúltima valla lo alcancé y pasamos juntos la valla, el chileno tropezó con ella pasando yo adelante y gané batiendo récord sudamericano y dando al Perú la primera medalla de oro. Mi alegría fue inmensa, lo mismo que la de mis compañeros. Fue una algarabía general en las tribunas, donde los jefes, oficiales y cadetes de la Escuela Naval aplaudían a rabiar.

El gringo John Van Liew (nuestro entrenador), por toda felicitación gritaba: –¡fifteen, fifteen, fifteen!– diciéndome que había hecho 15 pasos en toda

> la carrera, lo que él me había dicho antes de la competencia, que si daba 15 pasos yo sería el ganador.
> La nueva marca sudamericana que impuse fue de 55 segundos 1/5 que venía a ser la 14° marca del mundo, por lo que me inscribieron en el Trofeo Helms de Los Ángeles como el mejor atleta de Sudamérica.
> Una hora y media después, me tocó correr el primer relevo de la posta 4x400, yo gané mi relevo entregándole el testimonio a Arturo Valdés Bravo con una ventaja de 4 metros, pero Valdés Bravo acababa de correr los 1 500 metros planos y no pudo resistir, perdiendo la ventaja ganada y entregándole el bastón a Alfredo Sousa en último lugar; este recuperó como pudo y entregó su bastón en tercer lugar a Salvador Noya el que llegó a la meta, tercero y dimos al Perú una segunda medalla de bronce.
> Al día siguiente, fue la posta de 4x100; yo corrí el último relevo, recibí la posta en tercer lugar, alcancé al chileno Gutiérrez, pasando al segundo puesto y por más esfuerzo que hice no pude alcanzar a Spinazi que ganó la posta y nosotros le dimos al Perú nuestra primera medalla de plata.
> Como conclusión: mi actuación fue brillante, según los testimonios de todos. Gané una medalla de oro (de campeón sudamericano), otra medalla de oro especial por haber batido un récord sudamericano, una medalla de plata en la posta de 4x100, una medalla de bronce en la posta de 4x400 y el cuarto en 110 metros con vallas. Gané también la 'Copa Embajador Alexander Moore', por haber sido el peruano que consiguió más puntos para el Perú".

Además, por esta extraordinaria hazaña, el alférez Gálvez Velarde (con 23 años de edad) se hizo acreedor no solo a la congratulación del Presidente de la República en persona, sino también al reconocimiento y aplauso de la Superioridad Naval, de las autoridades deportivas, de la prensa nacional e internacional y de la opinión pública en general. La musa, también se hizo presente en este jolgorio colectivo con varias composiciones que el propio autor consigna en su libro arriba citado.

Otro de los atletas destacados por esos años y que, igualmente, dio diversos e importantes triunfos a la Escuela Naval, fue Luis E. Otero Perales. Nacido en Lima el 22 de octubre de 1902, ingresó a ella en 1920 y se graduó como alférez de fragata seis años después. Sirvió en el B.A.P. *Lima* y en los submarinos *R-2* y *R-1*. Atleta destacado, estuvo a órdenes de la Federación Nacional de Atletismo entre diciembre de 1928 y mayo de 1929. Infortunadamente, víctima de un ataque cerebral, falleció en Balboa (Panamá) el 14 de enero de 1930, formando parte de la dotación del *R-1*. Tenía 28 años de edad (Ortiz, 1981). El domingo 20 de junio de 1930, se llevó a cabo una romería a su tumba organizada por los atletas de la Escuela Naval, participando también familiares, representantes del Club Atlético Bilis y de la Asociación de Jóvenes Cristianos (YMCA), a las que estuvo unido. En esa ocasión, el alférez de fragata Alfredo Sousa Almandoz,

entrañable amigo y en nombre de los atletas del indicado plantel, hizo uso de la palabra. Lo propio hicieron el presidente del Club Atlético Bilis, César Fernandini, el presidente de la YMCA, José Max Arnillas, y el hermano del difunto, Pedro Otero. El representante del Club Atlético Bilis, manifestó:

"Señores:

Tomo la palabra para interpretar el sentir de los miembros del Club Atlético Bilis, en esta sencilla ceremonia que se realiza para exaltar los méritos del que fue alférez de fragata, Luis Otero Perales.

Compañeros de escuela, camaradas de la niñez, amigos en la adolescencia y en la etapa de la vida en que nos transformamos de muchachos en hombres, los biliosos hemos estado casi continuamente lado a lado con Lucho. Sus deberes para con la Patria lo llevaron a esa Escuela donde se prepara al elemento joven para servir en la gloriosa Marina de Guerra, y en ese momento hubo un paréntesis en las relaciones que nosotros manteníamos con el rubio muchacho, que se disponía a ser uno más entre los brillantes oficiales de nuestra Armada. Después, al concluir sus estudios y convertirse en el alférez Otero, volvió a ser nuestro camarada, siempre apreciado y querido entre los biliosos.

Fue para nuestra modesta institución un honor el contar a Lucho Otero en el número privilegiado de sus socios, y él destacó en las competencias deportivas, cuando vestía la malla amarilla, dando triunfos a nuestra bandera, como miembro del equipo de básquet. Compartió así sus actividades atléticas, en las que también fue figura descollante y uno de los más destacados miembros del grupo de atletas de la prestigiosa Escuela Naval del Perú.

Como amigo, como deportista, como oficial de Marina y como bilioso, estuvo siempre a la altura de sus prestigios, y su actuación nunca fue opacada por el más leve rumor de que traicionaría el alto ideal que supo hacer de él un lema para su persona.

El destino se encargó de truncar esa preciosa existencia y, violentamente, sin darle tiempo para defenderse, lo hirió mortalmente, dejándonos sorprendidos y acongojados, que ya nadie podía detener la obra de la fatalidad que se ensañó contra él impunemente. Nada pudo su juventud, ni la fortaleza física que era uno de sus dones: allá en la cálida tierra panameña exhaló el último suspiro, con el pensamiento puesto, seguramente, en su amada familia, que tenían en él al benjamín de la casa, y en sus amigos fieles, que desde aquí, apostrofaban al Hado fatal que así cortaba en flor esa vida joven y noble.

Lucho Otero: tus amigos biliosos, reunidos frente a la tumba que guarda tus despojos, se inclinan reverentes y rinden el modesto homenaje de respeto a tu inolvidable memoria, en unión de los caballerosos miembros de la Marina Nacional y deportistas que se encuentran presentes.

Que tu vida de hombre, de profesional y de deportista, encuentre siempre quienes sigan tu ejemplo".

Por su parte, el representante de la Asociación Cristiana de Jóvenes expresó con igual sentimiento de congoja y pesadumbre:

"Señores:

Los miembros de esta asociación tienen el alto honor de asociarse con fervorosa simpatía, al homenaje que los cadetes de la Escuela Naval del

Perú realizan en la tumba del alférez de fragata, Luis Otero Perales. En nombre de ellos, hablo en estos momentos solemnes y significativos para quienes lo conocimos y tratamos.

Cuenta la historia de los marinos ilustres, que Nelson, al sentir la muerte cercana, le pidió a su subalterno Hardy, que le diera un beso en la mejilla antes de morir. Con este acto quería despedirse de la Patria, de los marinos y de la familia. Otero, murió lejos de su hogar, de su Escuela y de su Patria; pero murió en los brazos de sus camaradas, de sus hermanos en la carrera de las armas. El pedido de Nelson, puede encerrar un profundo símbolo para sus herederos en la carrera naval: representa la íntima fraternidad de los marinos, que no termina en los umbrales de la vida, sino que permanece constante a pesar del hondo e inevitable problema de la muerte.

No importa que la materia nos abandone, si el espíritu, el ideal y el ejemplo nos acompañan. Con este generoso concepto, han venido seguramente los compañeros de Luis Otero, no a lamentar su sensible desaparición, sino a renovar ante sus restos mortales, las profundas inquietudes que animaban su noble espíritu, para que constituyan un estímulo y un ejemplo perennes.

Nuestro camarada Lucho y bien podemos llamarlo así porque fue uno de los adalides de un sincero movimiento de fraternidad, era un digno exponente de los ideales que animan a los jóvenes, que, impulsados por un santo amor a la Patria, ingresan al primer plantel de enseñanza naval. En la Escuela Naval lo conocimos y apreciamos. Gallardo, con la altivez de los que tienen el pecho inmaculado y alejado de acciones perversas; generoso, con la bondad característica de los fuertes; modesto, con la sencillez de los espíritus selectos; alegre, con la sonrisa de los que se sienten dueños del porvenir; y noble, como un soldado de la Patria. Otero, exhibía una personalidad y un carácter ejemplar.

Señores:

Luis Otero, dejó de morar entre nosotros, pero nos queda el recuerdo de su vida imperecedera y noble, como ejemplo eterno.

Camarada:

Mientras reposas en la mansión serena, tranquila, donde la lira de los poetas no tiene ya cuerdas y el canto de los Osías ha perdido para siempre su eco, nosotros seguiremos tu ejemplo, y si en la labor diaria, respetuosa de la obra de los demás, llegamos a triunfar, podremos mirar serenamente el porvenir, porque habremos hecho algo útil a la Patria y a la Humanidad.

Ante tus restos, los miembros de la Asociación Cristiana de Jóvenes se inclinan reverentes".

Finalmente, el familiar del malogrado oficial agradeció en los términos siguientes:

"Aunque acostumbrado a todos los eventos de la vida en sus diversas manifestaciones, sin embargo, este acto produce en mi ánimo una fuerte y severa emoción, que se me hace difícil vencerla para, en nombre de la familia de mi extinto hermano y muy particularmente en el mío, agradeceros esta romería.

Aprovechamos también esta ocasión, para hacer pública y reiterar nuestra gratitud al Supremo Gobierno, al Señor Ministro de Marina, a la Armada Nacional y a la Dirección de la Escuela Naval, por su cumplimiento en la

conducción de los restos desde Balboa y por sus demás actos oficiales en el sepelio; a la Federación de Deportes, que por dos ocasiones, a insinuación de su digno miembro, doctor Juan Gómez Sánchez, rindieron su sentido homenaje a mi malogrado hermano; y a las instituciones deportivas a las que perteneció que se sirvieron enviar en expresivas cartas su fina condolencia. Las distinguidas personas que acaban de antecederme en el uso de la palabra han sintetizado en frases bastante elocuentes, su cariño y su recuerdo hacia el modesto, pero entusiasta atleta Luis Otero Perales.

¡Verdad que el Destino es a veces injusto! Segó la vida del fornido joven que era todo corazón, todo entusiasmo, todo dinamismo; como bien lo habéis dicho: todo atleta. Y lo fue hasta en la suprema justa: citado por la Parca para la prueba final, no trepidó en la competencia y llegó a la meta sin el estertor espantadizo de cuando nos acabamos, sin la mueca macabra, sin agonía, sino con la suave sonrisa del que vence.

Así por sus manes, pido yo para todos vosotros, jóvenes cadetes, que su recuerdo os sirva de acicate y que vuestro entusiasmo por el deporte no decrezca jamás, sino que se acreciente, a fin de que con vuestros triunfos hagáis más grande el nombre de la Patria.

La familia Otero, agradece una vez más vuestra asistencia aquí en el Camposanto y recordará por siempre vuestra solemne peregrinación"[27].

Cerramos el presente apartado, incluyendo un artículo que, bajo el título de "Los peligros de la educación física", escribió el entonces alférez de fragata, Luis Edgardo Llosa González Pavón. El escrito, elaborado en base a lo que el autor vivió en la Escuela como cadete y, más tarde, como flamante oficial de la Armada Nacional, fue publicado por la *Revista de Marina* en su edición de julio-agosto de 1929. El artículo, analítico y crítico, dice así:

"Un deseo, por muchos años contenido, me ha llevado a escribir este artículo, no quiero darle un aspecto científico –aunque quizá, a fuerza de consultar libros podría serlo– quiero, únicamente, tratar el asunto valiéndome tan solo de los hechos reales y ciertos que yo mismo he vivido, haciendo ver a todos, los que todos conocen; pero de lo que acaso no han sacado consecuencias, tratando de alcanzar la verdad, por un camino fácil; sin hacer alarde de sabiduría ni elocuencia que ciertamente no poseo.

Esta generalmente admitido que el hombre es un conjunto de cuerpo y alma; de materia y espíritu; dualismo extraño, en el que el espíritu da vida a la materia y esta se la da al espíritu, aunque no con igual intensidad.

Hay quien ha dicho, exageradamente a mi parecer, que ambas partes son como el revés y derecho de una misma tela, que sería imposible afectar al revés sin que el derecho sufriera de idéntica manera.

El progreso alcanzado en la educación moral y física de hombre ha hecho desterrar por absurda la creencia antigua, que despreciaba y castigaba al cuerpo, considerándolo como materia impura, martirizándolo, privándolo de sus más imperiosas necesidades y pretendiendo aniquilarlo, para alcanzar por este medio la suprema y completa belleza del espíritu.

La importancia de lo físico y su relación con lo moral, la comprendió muy bien Montaigne cuando dijo: 'no es un alma, no es un cuerpo lo que se educa, sino un hombre, y es preciso no hacerlo dos veces. Como dice Platón, no hay que educar la una sin el otro, sino conducirlos igualmente como un tronco enganchado al mismo tiro'.

He aquí el *sine qua non* del éxito… 'no hay que educar lo uno sin el otro, sino conducirlos igualmente como un tronco enganchado al mismo tiro'.
Sin embargo, en el terreno de la práctica, la mayoría de los educadores los separan y dan preferencia ya sea a una u a otro. Haciéndolo así, separadamente, toda la importancia de lo físico decae y su desarrollo excesivo, lejos de llevar al hombre a la perfección, lo acerca más y más a la bestia. Es imposible, en estos casos de educación separada, creer que un excesivo desarrollo del vigor físico contribuya en todo, no digo en gran parte, a la formación del carácter y mentalidad humana.
Sin darle todo, no niego tampoco valor a la educación física, como débil modeladora de las facultades psíquicas del hombre. He sido uno de los muchos que públicamente han declarado creer que, para estar más cerca de la felicidad humana, es necesario tener una mente sana en un cuerpo también sano; pero de ahí, a creer que el músculo es todo en la formación del carácter en particular y del espíritu en general, hay una gran distancia.
El pensar general de la Escuela, parece no ser este; el Reglamento, que para los Cadetes debería ser lo que la Biblia para los verdaderos cristianos, se expresa así al tratar de la nota de Carácter Militar:
'La denominación Carácter Militar no comprende la conducta, ni tampoco la eficiencia en el aprendizaje de las materias, pues un Cadete puede ser muy eficiente en cualquier materia y en cambio carecer de presencia militar, voluntad para el servicio, sentimiento del deber, concepto claro de la disciplina, de valor para asumir una responsabilidad incapaz de una acción noble, etc.'.
Hermosas palabras que he releído muchísimas veces, cuando era cadete, tratando de hallar la verdadera relación entre lo escrito y lo real. Examinándolas bien, se ve que contemplan dos de las opiniones íntimas de la colectividad, pero que deja olvidar a uno, la que se refiere al atletismo, Así dicen… 'no comprende la conducta, ni tampoco la eficiencia en el aprendizaje de las materias, etc.'; pero se olvidan de decir: no significa tampoco ser un buen atleta. ¿Deliberadamente se ha hecho omisión, en el Reglamento, del atletismo para tomarlo como válvula de escape, o es que por un error inexplicable se considera al atletismo verdadera y única manifestación del carácter o, por lo menos con mayor valor que la buena conducta y el mejor aprendizaje? Difícil sería afirmarlo; pero, lo que no hay lugar a duda, es que existe marcada predilección por el atletismo en la Escuela. El por qué, se explica, aunque encierre en si un sofisma. La Escuela Naval desde los tiempos ya lejanos en que principió a dedicarse a la práctica del deporte y del atletismo, ha ganado mucho. Hoy en día la conocen en todo el Perú –cosa que antes no sucedía– y hasta el extranjero. En todos los círculos deportivos en todos los torneos se le mira con cariño y con respeto, porque se sabe que es experta y temible competidora, capaz de arrebatar el laurel de la victoria de la mano del contendor más temible. En seis o siete años, la Escuela Naval ha ganado en popularidad lo que no ganó tal vez en una centuria. De allí ese ambiente general en nuestro Instituto, en el que a veces las pasiones se extravían. He observado que, en muchos casos, es perjudicial esa preferencia que se da al atletismo en esa institución. El fenómeno se presenta claro desde que un joven quiere ingresar a ella. Su guía, su única ambición, es llegar a ser un excelente atleta o un hábil deportista y, en su sueño de muchacho, solo ve multitudes ansiosas de verlo y manos que se agitan para aplaudirlo,

con aplausos que él no sabe, pero que son granitos de vanidad que caen y germinan en su corazón. Él no quiere ser sabio porque prefiere ser aclamado como atleta y despreciaría un buen libro, por una valla en que entrenarse o una bola de lanzamiento de peso. Esta es la verdad y yo sé de un muchacho que decía que estaba en la Escuela, tan solo por su buena planta y sus dotes como atleta. Quien con tales pensamientos ingresa a una institución, ¿a qué otra cosa, que al logro de sus ambiciones, podrá dedicar todas sus energías?

Es curioso, pero yo he visto de qué manera apasiona el músculo a estos muchachos. Conversar con ellos es dormirse, oyendo interminables relaciones de torneos, campeonatos, nombres de campeones con sus respectivos récords, fechas y lugares en que los alcanzaron y, de algunos más atléticamente eruditos, hasta datos sobre el parentesco de sus ídolos: padre y madre, como se acostumbra a poner en los programas de hípica (pedigree). Sacadles empero de su centro, habladles de otra cosa que no sea de lo anterior y veréis como vacilan, como su razón se ofusca, confunde y finalmente acaban por declarar que aquello no les interesa o hipócritamente fingiendo una atención imposible de mantener por mucho tiempo. En tales muchachos el deporte, es una verdadera pasión y como tal un extravío de la razón. Las facultades psíquicas de un joven de 14 o 15 años, no puede decirse que haya adquirido ya su desarrollo, plasma o forma, como el barro de una estatua en que el artista plasmó ya las líneas; no, por el contrario, esas facultades recién están en formación son materias fáciles de modelar, de dar forma a voluntad, y por lo tanto fácilmente impresionables, jugando en esas impresiones gran parte los sentidos. De ahí que en la mente, nunca muy cuerda de un muchacho, se grave muy fuerte esta primera impresión que recibe de la Escuela, lo sugestione, o mejor dicho lo impresione, la facilidad con que algunos se han hecho célebres por el músculo y por fin sabiendo que es corriente general, se pliegue y se deje llevar por ella.

Más tarde, durante la vida de la Escuela, difícil es libertarse de esa tentación que se ha convertido ya en verdadero culto y que, echando profundas raíces en el espíritu, se apodera por completo de la voluntad y nubla el entendimiento. He visto muchachos en que esta afición, pasión, o culto ha echado a perder un claro entendimiento por haberle faltado en un principio voluntad para no dejarse arrastrar por la corriente.

Inteligencia, sentimiento, voluntad, todas las potencias del alma se encuentran como supeditadas, gobernadas por esa obsesión; esa idea enfermiza de llegar a ser un buen atleta, sin preocuparse para nada de las más delicadas ambiciones del espíritu. El estudio se hace, no lo niego, pero se hace entonces maquinal, automáticamente, como si el cerebro fuera una máquina que diariamente realizara una obligada tarea, sin que se desarrolle ni progrese; sino, por el contrario, siguiendo un proceso lento pero seguro de retroceso y anquilosamiento. Nada es más difícil para los jóvenes que mantener durante mucho tiempo su atención sobre determinado estudio –conste que no hablo de los privilegiados–; pues bien, esta fuerza de atención que es como un reconcentramiento, o mejor, un recogimiento del espíritu se reduce, en un joven apasionado del atletismo, en la misma proporción en que aumenta su amor por él. En las páginas de sus libros de estudio, sobre los caracteres negros de las letras de imprenta, surgen las imágenes de sus preferidos, a cada instante, y la

imaginación vaga entonces, incansablemente, en alas de su fantasía.
Se ha dicho con razón que la Armada no necesita de sabios decrépitos. Esto es sin embargo llevar las cosas al límite. Con igual criterio podríamos preguntarnos ¿qué sería de una Armada formada exclusivamente por futbolistas, basebolistas, basquetbolistas, atletas y boxeadores, etc.? Puestos en el terreno de elegir entre uno y otro extremo, creo que no sería muy difícil la elección.
También se ha dicho que el deporte en general en nuestra Escuela no roba tiempo a las actividades mentales de los alumnos, ya que la distribución de las faenas está tan bien hecha, que los cadetes practican el deporte, solo en horas destinadas a su descanso, sin tomar un solo segundo a los periodos dedicados al estudio, que no por esto se han reducido. Esto, es también verdad. El deporte, como el estudio, se practica separadamente, sin que uno ni otro se roben actividades manifiestamente, esto es, ante lo que todos ven. Pero no es necesario obrar manifiestamente, impresionando los sentidos, para que un fenómeno se produzca; oímos a enorme distancia la voz de un amigo, sin que sea necesario para ello ver, oír ni sentir propagarse las ondas sonoras que, dicho sea de paso, para engaño también de nuestros órganos, se han transformado ambas en electro-magnéticas y nuevamente en sonoras, en el receptor. Un circuito cerrado de energía eléctrica no dice nada a nuestros sentidos y, sin embargo, a través de él circula una corriente una fuerza oculta que aceptamos, porque conocemos sus efectos. Una persona, recibe de un pariente suyo una manifestación (sonido, aparición, etc.), en momentos en que este agoniza, en ciudad distante e ignorada; no existe ni siquiera un conductor material entre los dos; y no obstante, si creemos en la telepatía, deberemos admitir la existencia de la fuerza psíquica que obra entre los dos y, haciendo vibrar el éter, se propaga, con una velocidad, quien sabe cuántas veces más grande que las más grandes de las ondas físicamente admitidas. No es pues verdadero solo lo que podemos percibir por medio de los sentidos y tratándose del espíritu esto es aún más cierto. De allí que, aunque en el Horario de Clases, no se vea que el número y duración de estas se ha reducido en favor de las destinadas a los ejercicios físicos, ni se observe que, en cualquier circunstancia anormal, se saca a los alumnos de sus clases para dedicarlos al deporte, tengamos que admitir, como se ha visto en párrafos anteriores, que hay una fuerza subconsciente, en el alumno que estudia, que lo saca fuera de sí, sin que pueda darse cuenta, y lo lleva a su centro con tanta mayor facilidad, cuanto mayor sea su debilidad cerebral producto de su obsesión. Esta fuerza, ya lo hemos dicho, obra a manera de una fuerza de atracción y el espíritu del muchacho, que quiere o quiso estudiar; bajo su influencia, luchará en un principio, vacilará luego, y sin poderse detener, concluirá siendo arrastrado por ella.
Cuanto más veo hasta donde puede llevar una pasión desenfrenada, menos comprendo cómo deba alimentársele. Y no es verdad que, dentro y fuera de la Escuela, todos creen –aunque duela decirle– que tiene asegurada su carrera el que es o tiene condiciones para atleta.
Ya he hecho ver, en párrafos anteriores, de qué manera sugestiona esta creencia a un muchacho, desde que ingresa a la Escuela.
Difícil y escabroso es tratar sobre este asunto, por el temor de suscitar rencores; pero, ya lo he dicho; sin criticar, ni herir a nadie, he de proseguir,

aunque sepa que cada palabra mía es un golpe de azada con que cavo mi propia sepultura.

Teóricamente es muy fácil calificar el carácter; en la práctica resulta casi imposible. La verdad es que la mayoría de las veces interviene la simpatía del calificador. Muy fácil y muy humano sobre todo es que nos sugestione la buena presencia de un joven, su buena conducta, su aprovechamiento en los estudios y, lo que es más probable, pues caeremos en la misma tentación, sus excelentes dotes atléticas. Numerosos estudios se han hecho para definir la naturaleza del carácter y su posible calificación. Cuadros en que se han clasificado sabiamente las múltiples cualidades del espíritu, que reunidas lo constituyen y que recuerdan lejanamente el 'Calendario Moral' de Franklin, en el que este sabio anotaba diariamente las faltas que cometía. Pero estas no son más que teorías muy difíciles de llevar al terreno de la práctica. Desde setiembre de 1927, en que, el entonces alférez de fragata G. Suero, escribió su meditado artículo sobre el Carácter Militar, hasta la fecha, quién lo ha calificado de acuerdo con las cualidades del espíritu; egoístas, intelectuales, causativas, emotivas, subalternas, morales, espirituales y militares, cada una de las cuales tiene, según el autor, cuatro o cinco subdivisiones por término medio. Yo dudo que en una semana puedan calificarse más de treinta manifestaciones del espíritu, sin contar con las militares sobre todo habiendo un gran número de difícil observación y que el espíritu, solo de tarde en tarde, da a conocer como son la castidad, la espiritualidad la reverencia, etc. Yo, de por mí, dudo que alguno de mis calificadores haya sabido, en cinco años que he recibido nota de C.M., si fui casto, espiritual o reverente, que no su antítesis: lujurioso, materialista o irreverente.

No obstante, esta dificultad manifiesta, el deporte crea a veces engañosos sofismas. Si un muchacho vence a otro en una carrera, lo ha hecho porque tiene carácter. Si alguien, en un lanzamiento supera su récord en un centímetro, lo hace también gracias a esa fuerza.

El sofisma que da a luz todas estas opiniones, lo inventaremos. He aquí uno que puede servir para el caso: Para ganar, es necesario tener no solamente deseo de hacerlo, sino también voluntad para hacerlo; ahora bien, la voluntad, es fuente del carácter; luego el que vence, posee, este.

Tan peligroso sofisma es, muchas veces, manantial de errores. Para combatirlo, diremos que para ganar no solamente se necesita deseo y voluntad, sino también, en gran proporción, capacidad; y, si se toma el carácter en el sentido que le da el sofisma, habrá que admitir que el criminal o el ladrón que consigue su propósito, después de vencer innumerables obstáculos matando aquí y robando allí; asombrando a la sociedad con la historia de sus crímenes y audacias, posee también carácter, esto es, lo que podríamos definir sintetizando, como la práctica del amor al bien y a la verdad.

Me diréis que para practicar el bien y la verdad, se necesita poseer voluntad. Pero, volveremos a lo mismo. ¿Quién ha dicho que voluntad signifique carácter?

La voluntad, es fuente del carácter, pero no son sinónimos, como no lo son tampoco la luz y el día; como no podrán serlo el calor y el fuego. Si se toma el carácter en su verdadero sentido noble, tal como la Sociedad lo acepta, puede existir voluntad, sin que exista el carácter, de la misma manera que puede haber luz, sin que de nacimiento el día, y calor, sin que haya fuego.

De ahí que sea un error querer calificar el C.M. siguiendo la lógica con que la razón gusta a veces de engañarnos. Es indudable que muchas de las cualidades del carácter pueden ponerse de manifiesto en un *Stadium*, como la audacia, el valor físico, la firme voluntad de vencer; pero también en las aulas y en la vida escolar se manifiestan otras, sin que a nadie se le ocurra por esto, calificar el C.M., definitivamente, porque un alumno sea aprovechado o posea excelente conducta. El deporte es una ocasión que se da al carácter, para que se manifieste, dentro de ciertos límites, ya que en el no intervienen las sublimes cualidades del espíritu, cuyo ejercicio y manifestación son independientes del vigor físico. Así, de un atleta que acaba de vencer en una prueba, no podemos decir, por ejemplo, que posee valor moral; esto es, una de las más bellas, cualidades del carácter. Ese valor del que un pensador inglés se expresa así:

'El valor que se manifiesta en esfuerzos silenciosos, aquel que osa soportar todo y sufrir todo por amor a la verdad y al deber, es más heroico que los hechos del valor físico, que se recompensan por honores y con títulos o con laureles, a menudo empapados en sangre'.

'Es el valor moral lo que caracteriza la verdadera grandeza del hombre y de la mujer; el valor de buscar y de decir la verdad; de ser justo y honrado, el valor de desistir de la tentación, y de cumplir con su deber. El hombre y la mujer, si no poseen esta virtud, no pueden estar seguros de conservar las otras'.

Bien es verdad que los hombres de nuestro siglo parecen haber desterrado este valor, de las cualidades que forman el carácter. El utilitarismo de nuestros días lo condena por utópico y sobre su cadáver levanta el pedestal de la Fuerza y el Dinero, los dos nuevos Dioses que lo absorben todo y que, como los dioses paganos, necesitan en otro orden de cosas, el sacrificio de las más nobles cualidades del espíritu.

Creo no equivocarme si digo que las dos únicas aspiraciones de nuestras juventudes se reúnen en esta frase: Grande por la Fuerza o por el Dinero, tremenda frase que nos hace retroceder a las épocas primitivas y nos arroja en las cavernas de lo abyecto y despreciable. ¡El banquero y el triunfador en las Olimpiadas: he aquí los dos grandes hombres a quienes debemos dirigir nuestro culto! ¿En este desquiciamiento de la Sociedad Humana –en el que, como ha dicho un moderno escritor, las bases se vuelven coronamientos y los coronamientos bases– a donde iremos a parar? De nada ha servido que en la infinita sucesión de años que ha transcurrido desde que la Humanidad labora y progresa para salir de la oscuridad, para hacer conocer al hombre la Verdad y el Bien, elevándolo cada vez más del fango en que sus pasiones luchan por retenerlo, sacándolo a la luz poco a poco, sin deslumbramientos, a costa de incruentos sacrificios; de nada ha servido, digo, que en todo este proceso, lento pero formidable de civilización, el hombre haya gastado todas sus energías, haya encanecido y aún dado la vida para descubrir la Verdad y, de nada que sobre las cenizas de un sabio, otro sabio haya venido, comenzando donde el anterior terminó y colocado otro escalón de la escalera que sube hasta la Verdad. Toda la ciencia, todo el trabajo de siglos de siglos; todos los que con sus triunfos nos incitaban a seguir el camino que conduce a la verdadera grandeza: Sócrates, Galileo, Keppler, Newton, Franklin, Descartes, Darwin, Marconi, Einstein y tantos otros, más; toda esta caravana interminable de sabios que admirar e imitar, está desterrada echada a un lado por esta otra que, por opuesto confín, surge triunfadora; Tunney, Babe Ruth, Tilden,

> Nasazzi, Osborne, Nurmi, Padock, Rockefeller, Ford y otros tantos ídolos de las juventudes de hoy.
> Y aquí, a donde he querido llegar. Hasta poner frente a frente a los admirados de ayer y a los ídolos de hoy; la Ciencia y la Sabiduría, al lado de la Fuerza y el Dinero; la Casualidad y la Fortuna, al lado del Trabajo y la Perseverancia.
> El espíritu que se está formando, modelando; virgen aún de pasiones incurables, se inclinará muy fácilmente por aquello que a su juicio es más fácil y agradable y, mayormente aún, si hay alguien que se encargue de hacerle conocer su lado bueno y sus delicias, olvidando enseñarle a donde conducen los excesos.
> Nada hay más difícil que educar y, para hacerlo, diré otra vez con Platón. 'No hay que educar el alma sin el cuerpo, ni el cuerpo sin el alma, sino conducirlo igualmente como un tronco enganchado al mismo tiro'.
> Este es el secreto de la Educación en general".

G. LA INFRAESTRUCTURA

Hasta nuestros días, infortunadamente, se adolece de un trabajo orgánico sobre la infraestructura que ocupó (tanto a bordo como en tierra) la Escuela Naval antes y durante nuestro periodo[28]. A continuación, ofrecemos una breve reseña de su evolución en el tránsito del siglo XIX al XX en base, principalmente, a la información proporcionada por la *Revista de Marina* en sus ediciones de noviembre-diciembre de 1928, enero-febrero de 1929 y noviembre-diciembre de 1929 (en todos los casos, incluye interesantes fotografías y grabados de la época)[29].

Semejante suerte que la corrida por nuestra Escuadra después de la dolorosa guerra de 1879 –señala Raúl Palacios Rodríguez (1991)– fue la que vivió en cierto modo la Escuela Naval en el paso de ambas centurias. La carencia de un local estable e idóneo, las continuas reformas tanto en los planes de estudios como en los reglamentos internos, la falta de embarcaciones donde realizar sus prácticas los guardiamarinas y la escasez de fondos para su sostenimiento, constituyeron las notas más saltantes de este Centro de Estudios durante la indicada época. Sin embargo, en el pensamiento de los hombres de la posguerra, sobre todo en aquellos que tuvieron responsabilidad directa en el gobierno, existió una clara convicción de que la Escuela Naval debería ser la base para la reconstrucción de la Marina de Guerra en su conjunto; por tanto, era necesidad impostergable restablecerla aun cuando no fuese –como lo hizo notar el ministro de Marina en su *Memoria* de 1886– "en las proporciones que tuvo antes del conflicto".

Bajo este deseo o aspiración de renacimiento institucional (por cierto, fuertemente limitado por la terrible carencia de

recursos del Estado), por Resolución Suprema de 5 de marzo de 1886, se constituyó una Junta integrada por altos jefes de la Armada con el propósito de elaborar un proyecto de organización y funcionamiento tanto de la Escuela Naval, como de la Escuela de Grumetes. Las personas designadas fueron:

Presidente : Capitán de navío Hercilio Cabieses
Miembros : Comandantes Manuel A. Villavisencio, Gregorio Casanova y Leopoldo Sánchez
Vocal : Capitán de fragata Ramón Freire.

Además de elevar el proyecto solicitado "a la brevedad posible", la indicada Junta quedó comprometida a presentar también los programas de estudios y la respectiva plana docente.

El paso siguiente –agrega Palacios (1991)– fue consignar en el Presupuesto de 1887 partidas especiales destinadas al sostenimiento de ambas Escuelas "encargadas en el futuro de la formación de oficiales y de la instrucción de la marinería", respectivamente. En este año de 1887, el ministro general Rufino Torrico en su *Memoria* sugería que la Escuela Naval podía ser restablecida "en forma de Academia", empezando con un pequeño número de alumnos y teniendo como profesores a los principales jefes en servicio, "a fin de hacer más económico su mantenimiento". Informaba, asimismo, que con el aporte parcial de la contribución denominada de "Capitanías", se había conseguido para la biblioteca del plantel una colección de las "más modernas obras científicas de Navegación, de Construcción Naval y de Torpedos".

No obstante, correspondió a su sucesor, doctor Elías Mujica, durante la administración del general Andrés A. Cáceres, restablecer en 1888 la Escuela Naval a través del Decreto Supremo de 14 de enero de ese año a bordo del pontón *Perú* que, para tal efecto, se le había extraído la maquinaria y adaptados sus espacios interiores con fines académicos[30]. Recordemos que el vapor *Perú*, buque de ruedas (el viejo *Santiago*), había pertenecido a la Pacific Steam Navigation Company (PSNC) y se le había destinado anteriormente, al tráfico de pasajeros y carga en la costa del Pacífico Sur. Su adquisición la hizo el presidente Miguel Iglesias a través de la Resolución Suprema de 6 de julio de 1885 por la suma de 25 000 libras esterlinas que, de acuerdo, a la propia propuesta de Jorge Sharpe (gerente de la citada naviera) fueron abonadas en la forma que sigue: 15 000 libras esterlinas en numerario y 5 000 libras esterlinas en que se estimó el precio del vapor *Vilcanota* que el gobierno entregó en parte de pago; posteriormente, se abonó el resto. Conforme a la indicada

propuesta, "se trataba de un vapor de fierro de 1 451 toneladas brutas de registro, de construcción superior, en buen estado y provisto de todo lo necesario para prestar servicio inmediato". Se señalaba, además, que tenía capacidad "para acomodar 1 000 hombres, 260 caballos y 500 toneladas de artillería, municiones, pertrechos de guerra o carbón". Asimismo, se indicaba que las carboneras "poseían una capacidad de almacenamiento para 240 toneladas de carbón, o sea, lo suficiente para quince días de navegación". Por último, se expresaba "que su andar normal era de nueve millas y media por hora y el máximo de once millas" (citado por Palacios, 1991).

En el Informe preparado por la Junta de Adquisición Naval integrada por los comandantes Toribio Raygada, Leopoldo Sánchez, Juan Salaverry y Lino M. Cueto (nombrada por el citado ministro Elías Mujica), se consignan otros datos de igual interés e importancia. Se dice, por ejemplo, que el buque era de ruedas y que había sido construido para la PSNC en Glasgow entre 1871 y 1872 por la acreditada casa inglesa Elder y Cía. Sus dimensiones eran: 245 pies de eslora, 35 de manga y 16 de puntal. Su casco era de fierro "sólidamente construido". Estaba provisto de aparejo de goleta con jarcia de alambre. Contaba con "tres cigüeñas para la carga y un molinete para elevar el ancla, que podían funcionar independientemente de la maquinaria principal por el vapor producido por una caldera especial colocada sobre la cubierta". Sus seis embarcaciones menores se encontraban "regularmente conservadas". Su maquinaria era movida por dos calderas calentadas por doce hornillas por sus caras de popa y de proa. Poseía dos cubiertas y una toldilla corrida en casi toda la eslora; dos bodegas divididas por una cubierta y con escotillas unidas entre sí. En la segunda cubierta se hallaba "el salón-comedor a popa con cuatro mesas en que pueden acomodarse 60 personas y 15 camarotes con 33 camas, en las que hay sofás que se arman para servir también de camas". En la primera cubierta había 20 camarotes con 40 camas y pequeños sofás, así como los camarotes de la oficialidad. "Todo lo expresado –concluían los informantes– con el deterioro natural que produce el tiempo y el uso durante los doce años de servicio constante que ha tenido la nave, pues su último viaje lo efectuó en julio de 1884 desde cuya fecha ha permanecido fondeado en la bahía del Callao" (citado por Palacios, 1991).

Ese mismo día 6 de julio, verificada la venta del *Vilcanota* en los términos anotados y adquirido el *Santiago*, fue nombrado comandante de la nave el capitán de corbeta Juan A. Salaverry Alayza. Dos días después, se decidió que el *Santiago* en lo sucesivo

se denominase *Perú* (denominación que por cierto guardaba mucho de simbolismo); el día 10, la nave ingresó a formar parte de nuestra endeble y casi inexistente Escuadra, enarbolándose a las 08:00 horas el pabellón nacional, "previas las formalidades de ordenanza". Si bien es cierto –de acuerdo a lo dispuesto por la Superioridad Naval– que la plana mayor, la oficialidad y la tripulación del *Vilcanota* pasaron a la flamante adquisición, la dotación transferida –a juicio del comandante Salaverry– resultaba insuficiente "para atender a las múltiples labores de un transporte como el *Perú*, triple en porte, de complicada distribución interior y recibido en condiciones poco favorables de limpieza general por haber estado fondeado y sin tripulación por cerca de dos años" (citado por Palacios, 1991).

Esta fue, pues, la nave en donde se estableció la primera Escuela Naval después de la adversa contienda de 1879. Sobre este precario inicio institucional, el contralmirante Tomás M. Pizarro en sus *Memorias* nos ha dejado el siguiente conmovedor testimonio: "Después de la malhadada guerra, la Escuela Naval se clausuró y las veces que quiso funcionar lo hizo en forma intermitente. De estas escuelas, en el periodo de más de 25 años, llegaron a egresar no más de 8 a 10 oficiales; la mayoría de ellos, con la clase de alféreces o tenientes segundo, fueron nuestros instructores en la Escuela Naval que funcionaba entonces a bordo del pontón *Perú*. Esta situación, seguramente, influyó para restar los entusiasmos y difundir el malsano criterio de la inutilidad de la existencia de la Escuela Naval, con el argumento de que no existiendo buques que tripular, no había necesidad de tener tanto personal que a la postre resultara inútil".

Ahora bien; a tenor del dispositivo legal de su creación, el objetivo de la Escuela Naval era doble: a) formar profesionalmente a los futuros oficiales de guerra (Sección de Guardiamarinas); y b) formar a los marineros como contingente humano básico de la renaciente Marina de Guerra (Sección de Grumetes). A partir de ese año 1888 y bajo la acertada y dinámica dirección del capitán de navío Gregorio Casanova Zapelena (ejerció la dirección hasta el 23 de junio de 1890), podemos decir que la Escuela Naval funcionó con cierta regularidad y con visible provecho, no obstante, las severas limitaciones materiales (recursos) que el empobrecido Erario imponía. Sobre esta mísera situación que afectó al plantel (como al país en general), el propio Casanova en un oficio al encargado de la Dirección de Marina (31 de enero de 1888) le manifestó "no haber a bordo del vapor *Perú* un solo grano de arroz para suministrar a la dotación destacada en él". En otro acápite, le expresó "que dada

la urgencia de adquirir víveres para la dotación, se ha visto en la necesidad de celebrar dos contratos: uno con Lowler Company por carne y legumbres a precio de quince centavos y medio cada ración, y otro por pan con Sánchez y Company a seis centavos la libra. Ambas cuentas para ser canceladas quincenalmente con los magros fondos de la Escuela".

El 10 de abril del indicado año 1888 –según referencia del propio comandante Casanova– se dio inicio a las labores académicas en las dos Secciones que la conformaban. En la primera, destinada a la instrucción de los guardiamarinas, había 4 alumnos matriculados (de un total de 10 vacantes); y 17 en la de grumetes (de un total de 50 vacantes). Con arreglo al Plan de Estudios ordenado en el Decreto Supremo de su creación, para la Escuela Naval se ofrecieron los siguientes cursos:

- Cálculo Elemental, a cargo del teniente 1° Gervasio Santillana
- Lengua Inglesa, a cargo de Rollin Thorne (que por incumplimiento fue reemplazado al poco tiempo por Luis Danob, director de un reconocido colegio en el Callao).
- Lengua Francesa, a cargo de Eugenio M. de Rossi
- Esgrima y Ejercicios Gimnásticos, a cargo también de este último docente.
- Composición Castellana, a cargo del doctor Alejandro O. Deustua.

Para la Sección de Grumetes, las asignaturas de instrucción primaria elemental y de ejercicios militares y marineros, fueron encomendados al teniente 2° Juan Francisco Otoya, quien posteriormente contó con el apoyo de algunos integrantes de la misma Sección (personal subalterno).

Nueve días después, o sea el 19 de abril, en lo que podríamos considerar su primer Informe al frente del plantel, Casanova dio a conocer al Director de Marina el desarrollo académico y administrativo del establecimiento a su cargo. Aparecen interesantes referencias sobre el número y calidad de los docentes, la preparación de los estudiantes, la organización de la Escuela, el régimen de estudios, las necesidades del plantel, etc. Por estos días (día 21), el mismo director puso en vigencia las "Instrucciones para el Jefe de Servicio y para el Oficial de Guardia", tendientes a reglamentar el régimen interno de la institución en sus dos Secciones. Aquí el tenor, de las mismas:

"*Del Jefe de Servicio*

Primera: El Jefe de Servicio permanecerá a bordo 24 horas consecutivas y tendrá a su cargo durante el gobierno y la vigilancia superior inmediata de las dos secciones que forman la institución y del servicio y policía del

buque, orden, moralidad y disciplina de sus tripulantes en conformidad con las prescripciones que en seguida se establecen y en cuya importante misión será debidamente secundado por el Oficial de guardia.
Segunda: El Jefe de Servicio, pues, sin perjuicio de las peculiares atribuciones y deberes que por razón del empleo que tiene le corresponde, en consonancia con el Decreto Supremo de su nombramiento, sea como subdirector de algunas de las secciones, sea como Jefe del Detall del buque escuela, cajero o simple profesor, ejercerá durante su facción, y con arreglo con el artículo precedente, las funciones que la ordenanza del ramo atribuye al 2° Comandante de una nave del Estado.
Tercera: El Jefe de Servicio, concluida su facción, dará parte detallado y verbal a esta Comandancia y Dirección de los acaecimientos ocurridos en las 24 horas que se relacionan con el personal o con el material de la Escuela y del buque o con el régimen establecido a bordo; y también participará al Jefe que lo subrogue cuantas noticias sean conducentes para que, por su medio, pueda este adquirir cabal conocimiento del estado en que se recibe el buque y las dos secciones de la Escuela.

Del Oficial de Guardia

Primera y única: El Oficial de Guardia, con dependencia inmediata del Jefe de Servicio, desempeñará todas las funciones y deberes que la ordenanza le atribuye en el tratado y título respectivo, observará y hará observar las prescripciones del régimen que se establece para la distribución del tiempo en las diversas ocupaciones de cada día, tanto de los alumnos de ambas escuelas como de los empleados y tripulantes del buque.
A las 8 horas a.m.: entrará en funciones recibiendo de su antecesor el puesto que va a ocupar durante 24 horas consecutivas con todas las formalidades de ordenanza; y en seguida y durante dicho espacio de tiempo, salvo orden especial de esta Dirección, hará observar el régimen que sigue:
De 8h. a 8.30: Desayuno
De 8.30 a 9: Descanso y envío al muelle de una embarcación para conducir a bordo a algunas personas. Esta embarcación estará de regreso a las 9 horas o antes.
De 9 a 11: Clase de matemáticas para los alumnos de la Sección primera y clase de instrucción primaria para los grumetes.
Los tripulantes (y alumnos de la Sección segunda) bajo la dirección del contramaestre, se dedicarán a los trabajos ordinarios de policía y conservación del buque, en todas sus secciones; y el carpintero, en los peculiares de su oficio en la obra que tenga en manos.
De 11 a 12m.: Almuerzo en la Cámara para los Jefes, Oficiales, y alumnos de la sección primera, y los tripulantes continuarán en sus labores.
De 12m. a 1: Comerán los tripulantes y alumnos de la Sección segunda con orden y limpieza, en las mesas y bancas destinadas a este objeto. Los alumnos de la Sección primera tendrán descanso y se destacará una embarcación al muelle con los Oficiales francos y demás personas.
De 1 p.m. a 2: Estudio para los alumnos de la Sección primera y continuará el estudio en la segunda.
De 3 p.m. a 4: Ejercicios de esgrima y de gimnástica alternados por días para la Sección primera. Baños por diez minutos y ejercicios militares o marineros para la Sección segunda y se destacará una embarcación para el profesor de inglés.

De 4 p.m. a 5: Clase de inglés en la Sección primera. Ejercicios gimnásticos para la segunda.
De 5 p.m. a 5.30: Comida general
A las 5.30: Se destacará una embarcación conduciendo a las personas que deban bajar a tierra.
De 5.30 hasta la puesta del sol: Recreo para las dos Secciones y descanso para los tripulantes.
A la puesta del sol: Los alumnos de la Sección segunda tomarán su coy de la toldilla y las colgarán y dispondrán convenientemente en el sollado, destinado para dormitorio.
Desde la puesta del sol hasta las 8 p.m.: Descanso y recreo general, y a las 8 se acostarán los alumnos de la Sección segunda.
De 8 p.m. a 9: Retreta por 15 minutos; té en la Cámara. A las 9 p.m. Silencio. Envío al muelle de una embarcación para conducir a las personas que duermen a bordo y después de acostados los alumnos de la Sección primera se apagarán las luces, exceptuando solo las de cubierta y la del sollado de los grumetes.
A las 9.30 o antes: Si estuviesen reunidos en el muelle todos los Oficiales y demás personas, se retirará la embarcación destacada regresando a bordo. Durante el resto de la noche se turnarán en el servicio de vigilancia del buque, embarcaciones y además los timoneles de guardia.
A las 5 a.m.: Diana. Se levantarán los grumetes y tripulantes, limpieza general y embarcaciones por los víveres frescos del día y distribución de los secos.
A las 6 .m.: Se levantarán los alumnos de la Sección primera y después de su aseo por 20 minutos, comenzará el estudio por los alumnos de dicha sección y por los de la segunda a las 8 a.m.
Notas, adiciones y distracciones en los días y horas que se indican.
De 2.30 p.m. a 3: Se bañarán al costado del buque los Grumetes y de 3.30 a 4 los aspirantes a guardiamarinas, si la estación lo permite. El viernes se hará aguada y llegada esta, a bordo comenzará el lavado a las 2 de ropa y coy por los tripulantes y grumetes.
El sábado después de recogida y planchada la ropa, se pasará revista de prendas por el teniente profesor de la Segunda sección. Terminada la revista, se rezará la doctrina cristiana hasta las 5 p.m. que irán a cenar.
El domingo habrá misa de 8.30 a 9 a.m. Se almorzará en la Cámara a las 10.30 y a las 11 se dispondrá revista general y lectura de ordenanza hasta las 12m. que irá la gente a comer y quedará en descanso todo el resto del día. Durante este tiempo se permitirán juegos de puro entrenamiento o recreo.
Quince minutos antes de acostarse formarán en su dormitorio y rezarán y en seguida se tocará silencio; la misma cosa se ejecutará después del toque de diana".

Las actividades académicas de la Escuela correspondientes al primer año de funcionamiento a bordo del pontón *Perú*, concluyeron en la última semana del mes de febrero de 1889 con los respectivos exámenes finales. Para ello, se instituyó un Jurado Examinador presidido por el director Gregorio Casanova e integrado por el capitán de navío Manuel M. Carvajal, capitán de fragata Manuel I. Espinoza, doctor Ricardo Rosell y profesor

Eugenio M. de Rossi.

En su segundo año de funcionamiento a bordo de dicha nave (las clases se iniciaron el 26 de marzo), la Escuela se vio incrementada no solo en alumnado, sino también en profesorado; además, el Plan de Estudios fue ligeramente ampliado. Los 17 alumnos inscritos fueron agrupados en las siguientes asignaturas: Aritmética Fundamental con 7 alumnos; Álgebra con 7; Geometría Especulativa con 3; Composición Castellana con 9; Dibujo Natural e Imitativo con 10. Finalmente, los cursos de Idiomas Extranjeros (francés e inglés) fueron establecidos para la totalidad de alumnos divididos en dos grupos; semejante criterio se optó para el curso de Esgrima y Gimnasia.

Respecto a la salud de los estudiantes, el director Casanova lo describía así en marzo de ese año: "El estado sanitario de los alumnos de ambas Secciones durante el año académico que acaba de concluir, ha sido bueno en general, pues con excepción de muy ligeras indisposiciones sufridas por un reducidísimo número de ellos, los demás han gozado de completa salud, como natural resultado de las buenas condiciones higiénicas en los víveres, de la suficiente y sana alimentación que reciben y de los ejercicios de todo género que alternadamente practican, tales como esgrima, gimnasia, natación, ejercicios militares y marineros".

El ritmo de la Escuela continuó de manera normal durante los meses sucesivos. Se hicieron ciertos reajustes de carácter curricular, ubicando en niveles apropiados determinadas asignaturas y rotando a varios profesores que, por razones de servicio, dejaron de pertenecer al plantel. Lo mismo ocurrió con el estamento jerárquico conformado así:

Plana Mayor

Director: Capitán de navío Gregorio Casanova Zapelena
Secretario: Teniente 1° Gervasio Santillana Álvarez
Capellán: Presbítero, doctor Félix Grisar
Sección de Guardiamarinas
Subdirector: Capitán de fragata Arístides Aljovín Lama

Sección de Grumetes

Subdirector: Capitán de fragata Rómulo G. Tizón Seminario

En los exámenes de fin de año (se iniciaron el domingo 9 y culminaron el sábado 15 de febrero de 1890), actuaron como miembros del Jurado Calificador, *ad honorem*, las siguientes personas: Antenor Arias, Carlos Wiesse, Eugenio M. de Rossi, capitanes de navío Manuel M. Carvajal Ambulódegui y Manuel A. Villavisencio Freyre, capitán de fragata Froilán P. Morales Claveño, capitán de corbeta Gervasio Santillana Álvarez (recién ascendido)

y el segundo ingeniero del crucero *Lima*, William Black. Los alumnos que llegaron hasta el final fueron:

Teodosio Cabada Revoredo
César Bielich Pomareda
Carlos Gálvez Chipoco
Emilio Rosell
Antonio Duffó
Abelardo León y Quintana
Manuel F. Fernandini
Enrique Dancuart Paredes
Numa P. León Arechua
Carlos de Izcue
Augusto Pimentel Rivera
Fausto Gastañeta
Enrique Barr
Francisco D. Derrosas
Ernesto Caballero y Lastres
Rafael Aguirre
César López
Pedro A. Buenaño Arbulú
Carlos Caballero y Lastres
Luis García Yrigoyen
Pedro Cisneros
Guillermo Krüger
Enrique Moreno Pacheco
Dimas Villavisencio Ayllón
Héctor Carvajal Fonseca
Pedro Astete
Manuel B. Morales
José A. de Sucre
José M. Tirado Gómez

La apertura del año escolar correspondiente a 1890 (el tercero a bordo del pontón *Perú*) se verificó el 8 de abril, iniciándose las clases recién seis días después con 16 alumnos, "no obstante los avisos insertos en los diarios para que se presentaran a bordo los alumnos en aquella fecha"; posteriormente, se presentaron 13 alumnos más. En cuanto al estado y mejoras en la Escuela, así lo informó el director Casanova: "El buque-escuela, que necesitaba de algunas pequeñas reparaciones en sus fondos para tapar las vías de agua, entró al dique el 1° de marzo y permaneció en él tres días útiles, en los que pintaron los fondos con una mano de azarcón y una de peacok, después de cuyas operaciones ha quedado en perfecto estado. Aprovechando las vacaciones de los alumnos,

se han hecho algunas obras necesarias como, por ejemplo, la compostura de camarotes, el reacomodo de los interiores, y la conservación y aseo del buque y de sus embarcaciones menores".

Por Resolución Suprema de 10 de junio, se dispuso que la barca *María*, que se hallaba al servicio del crucero *Lima*, fuese entregada a la Escuela Naval para la instrucción práctica de los guardiamarinas y grumetes, nombrándosele al efecto un oficial y autorizando al director del plantel para asignar dos marineros "cuyos haberes y raciones serán pagados con los fondos de dicho establecimiento educativo".

Aceptada el 1° de julio de 1890 la renuncia del comandante Casanova al frente de la Escuela (presentada el 23 del mes anterior), se nombró en su reemplazo al capitán de navío Arístides S. Aljovín y como subdirector al capitán de fragata Froilán P. Morales. El flamante director se abocó de inmediato y preferentemente al control disciplinario de los alumnos; así lo hizo saber en su parte del 19 de febrero del año siguiente al Director de Marina: "Siendo la base de la disciplina militar la subordinación, he procurado arraigar en los alumnos los hábitos de respeto a los superiores y el cumplimiento exacto de las órdenes que al respecto tengo dadas para el buen régimen interior del establecimiento, corrigiendo oportunamente las faltas más leves que demandan una represión inmediata, a fin de que acostumbrados desde ahora a la obediencia militar, no extrañen al embarcarse en nuestros buques ni las penurias del servicio ni los preceptos de la más rígida disciplina".

Según ese mismo testimonio, los exámenes parciales del periodo académico fueron tomados entre el 5 y el 8 de agosto, abriéndose inmediatamente el nuevo ciclo el día 12 del mismo mes. A partir de entonces, la enseñanza no experimentó interrupción alguna. A juicio del director, el cuerpo de profesores llenaba cumplidamente los deberes de su cargo y satisfacía a todas las prescripciones del reglamento de la institución, dedicándose "con asiduidad e interés a la instrucción de los alumnos que les están encomendados". No obstante ello, por distintas circunstancias y razones no explicadas, varios de los docentes (civiles y militares) fueron reemplazados durante el semestre lectivo. En cuanto a los alumnos, su número llegó a 35 repartidos en los distintos niveles.

Por estos días, el viejo pontón *Perú* (sede institucional de la Escuela) mereció nuevamente un mantenimiento externo, renovándosele totalmente la pintura. "A consecuencia de que durante muchos años no se había quitado del todo la pintura del costado –refería el director Aljovín– se encontraba la mayor

parte desprendida en grandes capas, produciendo la consiguiente oxidación del fierro; por este motivo, hubo que rasquetear por completo el buque y darle dos manos de azarcón y una de negro en el costado y pintarlo interiormente de blanco". También se hicieron reparaciones en las bombas y cañerías, así como en la chimenea que por su pésimo estado "ha habido necesidad de quitarla del todo, tanto por el riesgo que ofrecía si llegaba a desplomarse, cuanto por el feo aspecto que presentaba a la vista". Los toldos de la toldilla, "por la mala calidad de la lona", también fueron reemplazados por otros.

Los exámenes finales tuvieron lugar a partir del 1° de febrero de 1891. Para presenciarlos en su nombre, el ministro de Guerra y Marina nombró (29 de enero) una Comisión Facultativa presidida por el contralmirante Antonio A. de la Haza Rodríguez e integrada por los capitanes de navío Amaro G. Tizón Seminario, Toribio Raygada Oyarzábal y Ramón Freire Goytizolo. El Jurado Examinador estuvo conformado por el doctor Carlos Wiesse, los ingenieros Jacobo López de Castilla, Artidoro García Grados y Santiago Dávila, el capitán de fragata Gervasio Santillana Álvarez y el director de la Escuela en calidad de presidente. Los resultados –a juicio de la dirección- "fueron bastante satisfactorios".

Las clases correspondientes a 1891 (cuarto año de funcionamiento de la Escuela en el pontón Perú), se iniciaron el 1° de abril. El Plan de Estudios fue ampliado respecto al anterior, mientras que el cuerpo docente sufrió pocas alteraciones. Por Decreto Supremo de 5 de noviembre de ese año, la mencionada barca *María* dejó de estar bajo la custodia de la Escuela Naval, interrumpiéndose así las breves prácticas marineras de sus alumnos; a partir de esa fecha, los guardiamarinas por un tiempo solo hicieron "ejercicios de rifle, evoluciones militares y tiro al blanco", de acuerdo al testimonio del director.

En su historia como sede de la Escuela Naval, el año 1891 significó para el pontón *Perú* un notable cambio orientado al mejor cumplimiento de su misión, recibiendo una serie de reformas y mejoras en su vieja estructura. En efecto, los tres años de experiencia a bordo de la nave, demostraban que ella no reunía las condiciones exigidas para el uso a que se le había destinado; en consecuencia, era indispensable hacer las modificaciones estructurales del caso. Para ello, se nombró una Comisión integrada por el capitán de navío Amaro G. Tizón Seminario (que la presidía) y por los de igual clase Toribio Raygada Oyarzábal y Ramón Freire Goytizolo a fin de formular "en el perentorio término de ocho días", las reformas que debería

recibir el citado buque y los presupuestos de los gastos que ellas ocasionasen. Se hizo saber a los mencionados jefes que entre las reformas que deberían considerarse, de preferencia, estaban "las que indicase el Director de la Escuela"; de igual manera, que debería insistirse en aquellas reformas que mejorasen la "higiene y disciplina militar de los alumnos". El primer trabajo que era necesario emprender para la ejecución de esas obras –a juicio del director Aljovín– consistía "en el desarme de la máquina y accesorios de las calderas"; obra que fue emprendida y llevada a cabo magníficamente por los maquinistas y fogoneros del crucero *Lima* y del guardacostas *Santa Rosa* y comenzadas a mediados de julio de dicho año. Las labores concluyeron recién a fines de noviembre, en que el buque entró a la dársena para que le fuesen extraídas las piezas de gran peso. "Esta labor –refiere el mencionado director– se hizo con alguna lentitud, tanto por el reducido número de mecánicos, como por la salida de las citadas naves en comisión de servicio, de modo que el trabajo se hacía con alternancias. No obstante, debo dejar aquí constancia de las excelentes labores desempeñadas por el Segundo Ingeniero del crucero *Lima*, William Black, quién con su inteligente dirección y una contracción digna de todo encomio, principió y dio fin a la obra, de manera ampliamente satisfactoria". Además de los puntos expresados, la Comisión presidida por el comandante Tizón pasó revista de inspección al buque en todas sus secciones, elevando un detallado Informe al ministro de Guerra y Marina que lo incluyó en su *Memoria* de ese año como anexo.

La clausura correspondiente al Año Académico de 1891, se realizó el 27 de febrero del año siguiente con la asistencia del Presidente de la República, general Remigio Morales Bermúdez y de los ministros de Guerra y Marina y de Justicia e Instrucción.

Contradiciendo la política de los años anteriores, el nuevo Año Académico (1892) recién se inició en el mes de mayo (las clases realmente empezaron en junio). Razones de diversa índole (administrativas, económicas, de salubridad, etc.) pronto atentarían contra la marcha de la remozada institución, provocando el consiguiente malestar entre los padres de familia y los propios estudiantes. En efecto, si hemos de creer en la información que proporciona el diario *El Comercio* en su edición del 11 de agosto de 1892, la Escuela durante el primer semestre atravesó por una crítica situación económica, al punto que faltaba dinero para "la mantención del cuerpo docente y alumnos". Al menos, los oficiales que hacían las veces de profesores "estaban tardía e injustamente remunerados". Así lo hizo saber el ministro de

Guerra y Marina en su *Memoria* al Congreso de ese año: "Cumple a mi deber llamar a vuestra atención hacia los reducidos haberes de los oficiales que regentan cátedras en la Escuela Naval". Afortunadamente, por Resolución Suprema de 3 de noviembre de ese año, se solucionó el problema planteado por el indicado ministro y revelado públicamente por el periódico limeño.

Sin embargo, el malestar cada vez más crítico y envolvente llevó a que el director Aljovín presentara su renuncia, la cual fue aceptada por el gobierno del general Remigio Morales Bermúdez, quien por Decreto Supremo de 1° de setiembre de 1892 encomendó nuevamente la dirección de la Escuela al capitán de navío Gregorio Casanova (la tercera vez en su carrera profesional). Casi a las dos semanas de asumir la dirección, el comandante Casanova se dirigió al Director de Marina para notificarle que hasta esa fecha no había recibido de su antecesor un reporte oficial sobre la situación de la caja y de la parte administrativa del plantel; no obstante ello –le manifestaba– estaba en condiciones de afirmar que la situación financiera del establecimiento era sumamente grave. "Sin un centavo –decía– para hacer frente a las necesidades de la alimentación diaria de más de 100 personas a bordo; sin crédito en plaza, por adeudarse, fuertes sumas a los antiguos proveedores; y con una reducidísima cantidad de víveres secos en la despensa (que todavía se adeudaban), la Escuela atraviesa por una situación muy delicada, peligrando su existencia misma". De igual manera, le hacía saber (por informes recibidos del tesorero del Callao) que al plantel se le adeudaban los presupuestos de junio (en parte) y julio y agosto íntegramente; además, le informaba que la deuda total por concepto de pensiones de los alumnos ascendía a algo más de 2 500 soles. Por todo ello –concluía– el estado real del plantel era "verdaderamente desesperante".

A esta circunstancia de severa limitación económica, hay que agregar un hecho que agravó la situación en general. Las clases que habían empezado realmente en el mes de junio –como ya se dijo– se vieron rápidamente interrumpidas por la epidemia de la influenza que sobrevino a las poblaciones de nuestra costa, produciéndose un elevado ausentismo del alumnado. Aprovechando esta obligada ausencia, se hicieron algunos arreglos indispensables en la disposición del buque-escuela: "Se ha refaccionado completamente –decía Casanova en el documento mencionado– la antigua cocina que no funcionaba por su imperfecto estado en más de tres meses; se han tapizado de nuevo los muebles del comedor, comprado otros y se ha renovado en gran parte el servicio de mesa; se ha arreglado convenientemente un ambiente para oficina del jefe de

detall; otro para despensa y otros para guardarropa; y, por último, se está construyendo en la cubierta principal un salón y los muebles necesarios para la ubicación de los aparatos de Física".

El sexto año escolar (correspondiente a 1893) quedó abierto el 4 de abril; pero la ausencia del alumnado obligó a que las clases (como en el año anterior) recién empezaran once días después. Infortunadamente, a lo largo del año –según testimonio del propio director– las rentas de la Escuela fueron suministradas "con irregularidad alarmante por parte del gobierno", adeudándose "las rentas de los empleados de toda jerarquía, sin excepción alguna, correspondientes a los meses de noviembre, diciembre y enero".

En cuanto al pontón *Perú*, fue objeto de nuevas modificaciones o mejoras para beneficio del estudiantado. "En el transcurso del año –manifestaba Casanova– se han llevado a cabo algunas pequeñas obras de reparación y perfeccionamiento en el material del buque, que han parecido convenientes y aun necesarias para la comodidad personal de los guardiamarinas y para facilidad de sus labores escolares. Así, en el salón que sirve de dormitorio a estos alumnos, se hallaban instalados los lavatorios que, con sus emanaciones constantes, húmedas y malsanas, producían frecuentes alteraciones en su salud. Para obviar este grave y enorme inconveniente, he hecho trasladar los aparatos, colocándolos de firme en un lugar especial muy a propósito para ese objeto, esto es, al tambor de la rueda del lado de babor. Por este motivo, pues, es mayor ahora el espacio libre en dicho salón y se respira en él una atmósfera seca y saludable. Asimismo, se ha colocado en la cubierta superior el salón de estudio, circundando la parte de popa con una cenefa de lona de 69 metros de largo por 1, 50 de ancho y cubriendo este espacio con cuatro toldos. También se han construido la cubierta de la toldilla y dos salas especialmente destinadas para que se dicten en ellas algunas clases".

Sobre dichas mejoras, el diario *El Comercio* en su edición del 3 de agosto de 1892 ofreció una información amplia y detallada, remarcando los beneficios que con esos cambios se conseguirían en el futuro inmediato para la Escuela. Dice así: "Se ha modificado el dormitorio, compuesto antes de camarotes en el que los alumnos quedaban aislados de dos en dos y que ahora es un solo y gran salón, que se domina de una ojeada. Las camas están en doble hilera a las amuras; los lavatorios juntos al fondo del salón en forma de semicírculo de popa; para guardar la ropa de los alumnos sirven las bases de las camas, formadas de dos cajones amplios, cerrados e higiénicos. El salón está en la cubierta baja, es espacioso, abrigado y a la vez con ventilación suficiente.

Donde antes había camarotes, en la cubierta alta, se han retirado estos, convirtiendo en un salón grande destinado para refectorio y clases. Los tambores se han utilizado, el uno para baño y el otro para cocina. El espacio comprendido entre las brazolas de la que fue parte alta de la máquina se ha aprovechado para el gabinete de Física y la correspondiente en la toldilla para clases. El mamparo de popa de la biblioteca será llevado algunos metros hacia proa, con lo cual ella quedará más amplia y con capacidad para poner nuevos anaqueles".

El sétimo año escolar (correspondiente a 1894) se inauguró el 1° de abril, pero por razones similares a las de los dos años anteriores, las clases realmente empezaron el día 9 con apenas 10 alumnos. Al 9 de junio, solo asistían 30 de los 42 que, oficialmente, registraba la matrícula. El 3 de agosto de ese año, el comandante Casanova renunció a la dirección pretextando la dificultad económica que impedía el normal funcionamiento del plantel. Así lo hizo saber en su oficio de renuncia al Director de Marina, en frases por demás conmovedoras: "La carencia absoluta de recursos destinados al sostenimiento de la Escuela Naval que el Supremo Gobierno ha confiado a mi dirección, y que en oficios varios he manifestado ya a usted, acentuada hoy de la manera más pronunciada, ha creado el estado de verdadera miseria en que actualmente se halla la institución, en términos que, a mi juicio, no es posible que su existencia se prorrogue por mayor tiempo, del transcurrido hasta aquí, en semejantes condiciones. Con tal convencimiento, pues, y sin esperanza, ni remota, de poder mejorar en parte siquiera tan angustiosa situación, me veo obligado, Señor Director, a declarar mi incompetencia para continuar al frente del plantel, resignando a la vez el honor y el ejercicio de su dirección". La renuncia no fue aceptada.

Simultáneamente a este malestar de orden material, el comandante Casanova tuvo que hacer frente a reiterados actos de indisciplina, por parte de determinados alumnos, "que perturbaban hondamente la buena marcha del plantel"; por tal motivo, con fecha 16 de octubre del indicado año, fueron expulsados varios de estos alumnos por entregarse "a la práctica de actos abominables de la más repugnante inmoralidad". Sin embargo, a los pocos días por Resolución Suprema de 29 de octubre, los mencionados individuos, inconsultamente, fueron nombrados guardiamarinas de la Armada Nacional y destinados a las dotaciones del crucero *Lima* y del transporte *Santa Rosa*. Esta actitud, naturalmente, mereció no solo la más enérgica protesta y condena del director Casanova, sino también su inmediata

renuncia irrevocable al frente de la institución. Culminaba así una etapa llena de tropiezos e inconvenientes de diversa índole[31]. En los meses siguientes, la Escuela sufriría (como el país en general) los avatares de la guerra civil que culminó con el triunfo de Nicolás de Piérola, quien posteriormente fue ungido, en elecciones libres y democráticas, Presidente Constitucional del Perú (8 de setiembre de 1895 a 8 de setiembre de 1899).

Con un funcionamiento no del todo eficiente y con una estructura curricular un tanto obsoleta al inicio de su reapertura, la Escuela Naval –según anotación del ministro de Guerra y Marina en 1896– funcionó en el pontón *Perú* hasta ese año, en que por Decreto Supremo de 31 de diciembre se estableció en tierra en un edificio limeño del fundo de Santa Sofía (ex local de la Escuela de Artes y Oficios) y bajo la denominación de "Escuela Militar Preparatoria y Naval"[32]. La intención era refundir en un solo instituto (en base a las extinguidas Escuelas Militar de Guadalupe y Naval del Callao) y bajo un mismo plan académico, la instrucción técnica preparatoria para los futuros oficiales del Ejército y de la Marina. Las razones esgrimidas para esa drástica decisión fueron de carácter económico e institucional: "propiciar la unión y el compañerismo perdurables entre ambas ramas". Como complemento de esta formación básica, se creó la Escuela de Aplicación.

En ese año de 1896 (el último –repetimos– a bordo del viejo pontón *Perú*), por Resolución Suprema de 29 de mayo y previa aprobación de la Junta Examinadora de Oficiales (presidida por el contralmirante Lizardo Montero Flores) once guardiamarinas fueron ascendidos a la clase inmediata superior. Ellos fueron:

Pedro A. Buenaño Arbulú
Ernesto Caballero y Lastres
Carlos Caballero y Lastres
Numa P. León Arechua
Dimas Villavisencio Ayllón
Augusto Pimentel Rivera
Teodosio Cabada Revoredo
Emilio Rosell
Carlos Gálvez Chipoco
César Bielich Pomareda
Héctor Carvajal Fonseca

En su nuevo establecimiento en tierra, la Escuela funcionó –de acuerdo a la versión del comandante Manuel I. Vegas García (1973)– con un Reglamento calcado de la Academia Naval de Annapolis, en que los programas de estudio se armonizaban con

los adelantos más recientes; es decir, una enseñanza basada en conocimientos técnicos de la guerra, aplicables a la náutica. Un testimonio de la época describe así el establecimiento: "El local (un espléndido y enorme edificio ubicado a las afueras de la ciudad) mereció ciertos trabajos de reparación que su largo abandono hacía necesarios, adaptándolo al objeto para el que iba a ser destinado". El único inconveniente (que no pudo subsanarse por un buen tiempo) fue la emanación de malos olores provenientes de la acequia que circundaba el Hospital Dos de Mayo y sus alrededores, produciendo frecuentemente entre el alumnado fiebres palúdicas.

El 5 de abril de 1897, el presidente Piérola confió la dirección del plantel al distinguido jefe de la Armada Nacional, capitán de navío Manuel Melitón Carvajal; cargo que desempeñó con mucha eficiencia, pero con frecuentes interrupciones, por los múltiples cargos que simultáneamente tenía que ejercer. Al mes siguiente (30 de junio) se nombró, como subdirector al capitán de corbeta Juan Manuel Ontaneda Vallejo y, previamente, como cirujano al doctor Néstor Corpancho (19 de junio).

Ese mismo año (13 de julio), se designó al Jurado Examinador de los aspirantes a la Escuela, que durante ese mes y el siguiente, rindieron el examen de admisión en un número de 58 postulantes; fueron aprobados los 37 que faltaban para completar el cupo de matrícula. El jurado estuvo integrado por las siguientes personas:

- Capitán de navío Camilo N. Carrillo Martínez, director general de Correos y Telégrafos.
- Ingeniero Eduardo J. de Habich, director de la Escuela de Construcción Civil y de Minas.
- Coronel Pablo Clement, director de la Escuela Militar de Aplicación.
- Doctor Lizardo Alzamora, presidente de la Junta Departamental de Lima.

El 18 de abril de 1898 (casi al año de asumir la dirección), el comandante Carvajal fue reemplazado posteriormente por el coronel José R. de la Puente al frente de la institución. El motivo de la renuncia fue la no aprobación por parte del gobierno del cuadro de profesores presentado con anterioridad (de acuerdo al Reglamento de la Escuela) por Carvajal. Así lo hizo saber en su oficio de renuncia de 17 de abril al Director de Guerra del Ministerio del Ramo. Aceptada la renuncia, al día siguiente se nombró interinamente como director, al subdirector, capitán de corbeta Juan M. Ontaneda, por cuanto el coronel José R. de la Puente se hallaba ocupando la Cartera de Guerra y Marina.

Las clases correspondientes a este año 1898, empezaron el 2 de mayo y culminaron el 11 de febrero del año siguiente. En su *Memoria* como encargado interino de la dirección, Ontaneda nos ha dejado valiosos datos sobre la marcha institucional. En primer término, pondera y justifica la conveniencia de la fusión de ambas Escuelas (el documento leído ante el presidente Piérola durante la clausura, está fechado precisamente ese 11 de febrero de 1899). Según allí se lee, la experiencia de un año de vida institucional común arrojaba, en términos generales, un saldo positivo. "Verdaderamente –advertía Ontaneda– el plan adoptado en cuanto a la refundición en un solo Instituto de la instrucción técnica preparatoria para los oficiales del Ejército y de la Marina, sí es conveniente bajo el punto de vista económico por la reducción de costos, aunque no lo es menos por razón de la comunidad de origen para nuestros oficiales de las dos armas, porque ello significa unión y compañerismo perdurables. Ese plan, además por lo que respecta al método, obedece también al ideal de una buena organización que divide la enseñanza militar en dos periodos: el preparatorio y el de aplicación".

Económicamente, la Escuela recibió el apoyo decidido y constante del Gobierno Central. "La Escuela –subrayaba Ontaneda en el documento citado– ha podido satisfacer todas sus necesidades y cumplir todos sus compromisos con la misma religiosa exactitud con que el Tesoro la ha atendido…". En cuanto al personal docente (de alta calidad profesional en opinión del director interino), desarrolló una labor sumamente fructífera, que fue resaltada por Ontaneda en los términos siguientes: "Los cursos teóricos de la instrucción científica y profesional, corren a cargo de un selecto cuerpo de profesores; cuerpo en el que se ven figurar nombres ya ilustres en las ciencias y en las letras, y que por sí solos son garantía suficiente de aprovechamiento y progreso educativo. Confiada en esa indisputable competencia, esta Dirección ha descansado en ella; y verdaderamente sus expectativas no han sido defraudadas, pues así lo ha confirmado el éxito creciente obtenido en los exámenes sucesivos de los tres trimestres del año escolar".

Con fecha 24 de febrero de 1899 (a solicitud del director Ontaneda), se expidió la Resolución Suprema creando veinte plazas más de matrícula, sobre las cincuenta de su primitiva asignación, designando una a cada departamento de la República; inmediatamente (por circular del día 27) se comunicó tal decisión a las diferentes Prefecturas del país para su cumplimiento y difusión local. Con arreglo a esta disposición –informaba el

ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de ese año– se llenaron las plazas correspondientes a Puno, Huánuco, La Libertad, Lima, Ica, Ayacucho, Tacna y Junín. En el documento antes mencionado, el director Ontaneda había expresado al respecto: "Dar mayor publicidad a las convocatorias para los concursos de aspirantes, tanto dentro como fuera de nuestra capital, es también un recurso que no debe desdeñarse, porque ampliándose el número se concursantes, se podría practicar una selección en mayor escala y eliminar así a los que no convengan por alguna deficiencia… Otra reforma que se impone, dado el objeto de este Instituto, consiste en aumentar el número de alumnos que en él deban educarse. Porque hoy en nuestras condiciones, debemos pensar desde luego en renovar la mayor parte del personal de oficiales del Ejército y de la Marina que está casi destruido; y, en segundo lugar, reemplazar las bajas naturales que ocurran".

El año escolar correspondiente a 1900 –según referencia de Ontaneda– empezó en los primeros días de abril en el local de Santa Sofía con un total de 55 alumnos; pero, por razones del alto costo del arrendamiento del edificio que exigía del Estado un desembolso mensual de 600 soles y a otras causas explicadas en detalle por el ministro de Guerra y Marina, Manuel M. Carvajal, en su *Memoria* de aquel año, se determinó trasladar la Escuela Naval a su anterior establecimiento: el pontón *Perú* (Resolución Suprema de 12 de junio). En opinión de Ortiz (1981), también contribuyó a tomar esa decisión la presencia de la primera Misión Militar Francesa, partidaria de la separación institucional. Al respecto, el contralmirante Tomás M. Pizarro en sus citadas Memorias dice: "Llegada la Misión Militar Francesa al Perú, observó la inconveniencia de esta Escuela única para ambas instituciones, ordenándose entonces la separación, pasando los que deseaban seguir la carrera Militar a Chorrillos y los que querían seguir la Naval al pontón *Perú* fondeado en el puerto del Callao. Al comenzar el año 1900, se llevó a efecto la separación de las escuelas". Sin embargo, con el fin de no ocasionar mayores alteraciones en la culminación del ciclo de estudios, el traslado efectivo se hizo en los primeros días de julio (aprovechando el breve periodo intermedio después del primer examen trimestral).

Bajo estas circunstancias, la Resolución Suprema expedida el 14 de ese mes, puso término definitivo a la breve existencia de la tan promocionada "Escuela Militar Preparatoria y Naval", separándola –como ya se dijo– en dos planteles: la Naval al pontón *Perú* y la Militar a la Escuela de Chorrillos. ¿Las causas de esta decisión? El ministro Carvajal esgrimió tres argumentos enunciados del siguiente modo y que textualmente reproducimos:

"a. Que la Escuela Militar Preparatoria y Naval había dado en tres años de existencia solo dos oficiales para el Ejército. Si hubiera continuado esa tendencia y aun suponiendo que todos los alumnos del tercer año hubiesen optado por este último ramo, el número de oficiales que habría dado la Escuela no hubiese pasado de 10 por año. En cambio, la Escuela Militar, con una nueva organización y funcionando independientemente, dará al término del presente año (1900) cinco oficiales cuando menos y en lo sucesivo no bajará de veinte este número, suponiendo todavía que un 30% de alumnos no completase su instrucción y se retirase de la institución por diversas causas.

b. Que, igualmente, dicha Escuela solo había dado dos oficiales para la Marina, en tanto que la nueva Escuela Naval no dejará de formar anualmente el número de guardiamarinas requerido por nuestras necesidades.

c. Que mientras en la Escuela de Santa Sofía se sostenían 70 alumnos con un presupuesto mensual de 5 158 libras esterlinas (presupuesto administrativo), considerando solo tres años de estudios, de los cinco que formaban su plan, hoy se educará totalmente a 100 (60 para el Ejército y 40 para la Armada) con un presupuesto mensual muchísimo más reducido".

A la larga, con el tiempo transcurrido y a la luz de la experiencia vivida entonces, puede afirmarse que las razones esgrimidas por el ministro Carvajal jugaron a favor de su argumentación.

La vida de la Escuela Naval, por segunda vez en el pontón *Perú* y por un lapso de ocho largos años más, marcó evidentemente su verdadera estabilidad y firmeza, "imprimiéndosele una orientación sólida y exclusivamente profesional". Además, la total reorganización que sufrió por acción directa de la Misión Naval Francesa encabezada por el capitán de fragata Paul de Marguer, significó el inicio de lo que más tarde, con la Misión Naval Americana, iba a constituir su total y definitiva recuperación.

El lunes 16 de julio de 1900, se inauguraron los estudios del segundo trimestre en el nuevo establecimiento, con un total de 40 alumnos provenientes de la extinguida Escuela, "después de consultada su vocación y el asentimiento de sus padres o tutores"[33]. El proceso de selección sería evocado más tarde (1959) por el capitán de navío Manuel Faura en los términos siguientes: "Fue entonces cuando el director, capitán de fragata Juan Manuel Ontaneda (a quien cariñosamente le decíamos el 'lobo') ordenó se hiciera formar a todos los cadetes y los llamó

de uno en uno para conocer la voluntad de cada cual acerca de la carrera que deseaban seguir: la militar o la naval" (citado por Ortiz, 1981). Los alumnos fueron matriculados del siguiente modo: 19 en el primer año, 14 en el segundo y 7 en el tercero. Seis días después, una Resolución Suprema aprobó el nuevo Plan de Estudios "amoldándose más que los anteriores a las formas de la enseñanza moderna".

El 27 de mayo de 1901 se aprobó el Reglamento General de la Escuela (el tercero en el lapso de los 13 años de su reapertura en 1888). El 7 de junio, el entonces capitán de fragata y doctor en matemáticas Eulogio S. Saldías Peña, subdirector de la Escuela, pronunció un notable discurso referente al "Género de buques que le conviene adquirir al Perú y Plan de Fortificación del Callao"; con esa ponencia, se inauguró un ciclo de conferencias científicas y profesionales para el personal docente y alumnos del plantel. El discurso de apertura estuvo a cargo del director, capitán de fragata Juan M. Ontaneda, quien posteriormente dejaría la dirección por motivos ajenos a su voluntad. Entre agosto y noviembre de 1902, dicha dirección estuvo en manos del contralmirante Manuel A. Villavisencio, que al ser nombrado ministro de Guerra y Marina, se vio imposibilitado, a su vez, de continuar con tan delicada misión.

El año escolar correspondiente a 1902, fue clausurado el 15 de febrero del año siguiente por el flamante director, capitán de fragata Pedro Gárezon Thomas, último comandante del monitor *Huáscar* en Angamos. De un total de 40 matriculados, solo aprobaron las asignaturas los siguientes 14 alumnos:

Federico C. Taboada Zapatero
Arturo Zavala Goudey
Antonio Cantuarias Pardo
Carlos Sáez la Jara
César Valdivieso Castro
Moisés R. Palza Valdés
Raúl Delgado Meza
Teodoro Sánchez La Rosa
Carlos Durand García
Emilio Delboy Dorado
Carlos Valderrama
Manuel Pazos Corzo
José G. Carrillo Balcázar
Mauro A. Villavisencio Coronel Zegarra.

Tomando como fundamento la valiosa experiencia tenida el año anterior cuando los guardiamarinas que culminaron

exitosamente sus estudios hicieron un viaje de instrucción, el director Gárezon sugirió la conveniencia de hacer lo mismo con quienes en 1903 estaban por egresar. "Sería de desear –dice en su *Memoria* anual– que los alumnos que pronto van a concluir sus estudios pudiesen hacer un viaje de instrucción en condiciones semejantes a los que salieron el año pasado. Si así fuera, convendría que los alumnos llevaran un diario de navegación para que dejen constancia de sus trabajos durante la travesía y que se devolviera a la Escuela para su examen y archivo. Convendría también que cada alumno deje escrito en el citado diario sus apreciaciones científicas relativas al viaje y sus circunstancias. Durante la estadía en puertos, deben, ayudados por nuestros Cónsules, visitar los establecimientos científicos, astilleros y todo aquello que se relaciona con la honrosa profesión a que se dedican. De los guardiamarinas, el más caracterizado, debe llevar el encargo de buscar y canjear para la biblioteca de la Escuela los libros que juzgue conveniente adquirir, desde luego con la limitación necesaria. Todo esto debe ser motivo de especiales instrucciones que serán comunicadas por quien corresponda".

Durante el Año Académico de 1903, que culminó el 8 de febrero de 1904, se dictaron 32 asignaturas, habiendo funcionado la Escuela con 49 alumnos. El establecimiento, vale decir el pontón *Perú*, mereció algunas mejoras y, sobre todo, fue renovada su pintura tanto externa como internamente. Culminaron exitosamente sus estudios los siguientes siete guardiamarinas que habían ingresado en 1899:

Carlos Fajardo Maldonado
Aurelio de la Guerra Hurtado
Isaías Bermúdez Destrex
Manuel I. Vegas García
Tomás M. Pizarro Rojas
Gustavo O. Frías Escobar
Alejandro G. Vinces Ubillús

Infortunadamente, la relación entre el director de la Escuela y el Director de Marina (que a lo largo del año había venido deteriorándose), llegó a su punto más crítico al empezar el mes de diciembre de 1903. En efecto, al hacerse insoportable la comunicación entre ambos, en los primeros días de ese mes el comandante Gárezon presentó su renuncia irrevocable por no encontrar en dicha autoridad "el apoyo que reclama la buena marcha del plantel". En tono agrio y enérgico formuló así su renuncia: "Honrado por el Supremo Gobierno con la dirección de la Escuela Naval, cuando mi antecesor, el entonces capitán

de navío Manuel A. Villavisencio, ocupó la Cartera de Guerra y Marina, me he consagrado con decisión y entusiasmo al desempeño de los deberes a mi cargo; pero me veo obligado a renunciarlo, irrevocablemente, porque no encuentro en el despacho de usted el apoyo que reclama la buena marcha del establecimiento. Para no traicionar la independencia de mi carácter, y porque considero que no debe ocultarse la verdad, tratándose del porvenir de la institución, llamada a colocar las bases de nuestro resurgimiento marítimo, tendré ruda franqueza en expresar los motivos que determinan mi conducta. La buena marcha de la Escuela reclama que esté al frente de ella persona grata para la Dirección de Marina, hoy encomendada a usted y esto no sucede actualmente por las causas que paso a explicar. Faltas contra la disciplina me obligaron, a poco de asumir esta dirección, a arrestar y suspender al oficial segundo comandante del buque, siendo mí proceder aprobado por el señor Ministro del Ramo. Desgraciadamente usted hizo causa común con ese oficial, escuchando solo las voces del parentesco y no preocupándose de que contribuía a relajar la subordinación jerárquica esencial en las dependencias militares y docentes. El hecho relatado, unido a los recuerdos de la última guerra nacional, determinaron manifiesta animosidad de usted, que siempre ha obstruido mis iniciativas en pro del mejoramiento de la Escuela, obligándome para conseguir lo poco realizado, a entenderme directamente con su Excelencia y con los señores Ministros de Estado. Sé que al Supremo Mandatario y a su distinguido colaborador, el Ministro del Ramo, anima firme voluntad de impulsar el progreso de este plantel; pero, por mucha que sea esa voluntad, no puede exteriorizarse si el Director de Marina no sabe o no quiere secundarla. Esta situación se hace ya insostenible, y como no espero que se mejore, porque a más de lo dicho, no lo pudo conseguir en época anterior un director irremplazable como el comandante Juan M. Ontaneda, opto por eliminar mi persona, anhelando que me reemplace un marino distinguido que inspire a usted menos prevenciones que yo. Sírvase usted, en tal virtud, poner en conocimiento del Señor Ministro del Ramo, este oficio, y recabar de él la aceptación de la renuncia que contiene, haciéndole presente, a la vez, mi profundo reconocimiento por las consideraciones que de él he merecido" (*El Comercio*. Lima, 20 de diciembre de 1903, pp. 1-2). Con fecha 14 de diciembre de 1903, se nombró en reemplazo del capitán de fragata Pedro Gárezon al capitán de navío Toribio Raygada Oyarzábal.

La clausura de las actividades académicas ocurrió el 8 de febrero de 1904. Como Comisión Observadora de los exámenes

finales, actuó aquella presidida por el contralmirante Manuel A. Villavisencio e integrada por el capitán de navío Federico Rincón Navarrete y por el capitán de fragata José Ernesto de Mora Romero. Según el flamante director, la Escuela contó con la competencia "de un distinguido cuerpo de profesores tanto civiles como militares, habiendo desempeñado sus labores con inteligencia y afecto a la institución".

Al final del año 1904 y comienzos del siguiente, el pontón *Perú* recibió diversas mejoras con el propósito de acrecentar sus condiciones de flotabilidad. Pese a la labor efectuada –advierte Ortiz (1981)– el pésimo estado de sus fondos obligó a mantener una constante actividad de cementado, constituyéndose así en un "local modestamente apropiado para su destino académico". Se estableció a bordo un hospital con capacidad para cuatro enfermos.

El 25 de mayo de 1905, se firmó el contrato entre el gobierno peruano y el capitán de fragata Paul de Marguerye (grado conferido) para hacerse cargo de la dirección del plantel; llegó al Perú a mediados de ese año. Con este oficial francés, se inició (1906) una verdadera reorganización de la Escuela, abarcando diferentes aspectos de su funcionamiento (ver el apartado 2 del capítulo IV del presente volumen). Su primera tarea, fue examinar la organización interna del plantel expresada en su Reglamento. En efecto –de acuerdo a lo señalado por Ortiz (1981)– entre los principales cambios introducidos en ese documento normativo pueden mencionarse los siguientes:

a. Se estableció que el Año Académico se iniciaría el 1° de marzo y concluiría el 31 de diciembre, dividido en tres trimestres.
b. Solo se podría ingresar a la Escuela aprobando el concurso de admisión, ante un jurado presidido por el director.
c. Se establecía como requisito de ingreso el conocimiento del inglés o del francés.
d. Se fijaban rigurosas pruebas médicas, entre las cuales figuraba, por primera vez, un nivel mínimo de visión.
e. Se normaban las materias sobre las cuales debía versar el examen de ingreso.
f. Se restablecía la clase de Aspirante de Marina, esta vez para los alumnos del último año.
g. Se establecía la obligatoriedad de seguir determinados cursos cada trimestre, rompiendo de esta manera la vieja costumbre de permitir que los alumnos escogieran los cursos a seguir durante el año lectivo.
h. Se estableció el examen final para optar el grado de Guardiamarina, abarcando todo lo estudiado por el alumno durante su permanencia en la Escuela.

La metodología de la enseñanza también se vio modificada; el trato a los alumnos varió considerablemente: de la antigua rigidez disciplinaria aplicada a los estudios, a un trato más afable hacia el alumno.

En enero de 1907 –apunta el citado autor– la Escuela Naval efectuó un viaje de instrucción a bordo del transporte *Chalaco*. Bajo la directa supervisión del propio director y de los oficiales de la Escuela, los alumnos en número de 18 cumplieron un nutrido programa de instrucción en navegación, tanto costera como astronómica. Los puertos de Huacho, Supe, Casma, Chimbote, Salaverry, Pacasmayo, Eten, Paita, Talara, Zorritos y La Palizada (actual puerto Pizarro), así como las islas de Guañape y Lobos de Tierra fueron visitados por los alumnos, "siendo muy bien atendidos por las autoridades y la población de esas localidades".

No obstante, las reparaciones y mejoras efectuadas al pontón *Perú*, sus condiciones de escasa estabilidad –como ya se dijo– lo hacían cada vez más peligroso e inapropiado para sede del plantel. En consideración a este y otros factores como la conveniencia de la instrucción práctica de los alumnos –observa Ortiz (1981)– se dispuso el 28 de enero de 1908 que la Escuela se trasladara al transporte *Iquitos*. Por tal motivo y en la misma fecha se reestructuró la planta de oficiales quedando como director de la Escuela y comandante del buque, el capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres. Por su parte, el viejo pontón "comenzó a hacer agua" a mediados de ese mismo año. Remolcado al norte de la bahía del Callao, el buque que había albergado a la Escuela desde 1888, quedó varado y completamente inutilizado, perdiéndose después totalmente (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1929, año XIV, N° 6). "Del pontón *Perú* salieron numerosas y brillantes promociones de oficiales; igualmente, la mayoría de nuestros jefes pasaron por esta Escuela a bordo, para la cual todos tienen frases gratas, recordando las horas juveniles, quizá las más interesantes de sus vidas, pasadas en el viejo barco, del cual no queda ni siquiera el menor vestigio", escribió la citada publicación en la edición mencionada.

Sobre la construcción del transporte *Iquitos*, sus propietarios y la posterior adquisición por el Estado peruano, Palacios (1991) consigna la siguiente información. Construido en Glasgow por Barclay-Carlee y Cía., en 1894, bajo la inspección del Lloyd Register de Londres, el buque (denominado primigeniamente *Harlech Castle* y después *Veronique*) fue adquirido a principios de 1905, en condiciones ventajosas, por el gobierno de José Pardo y Barreda por la suma de 20 046 libras peruanas; precio que resultaba siendo

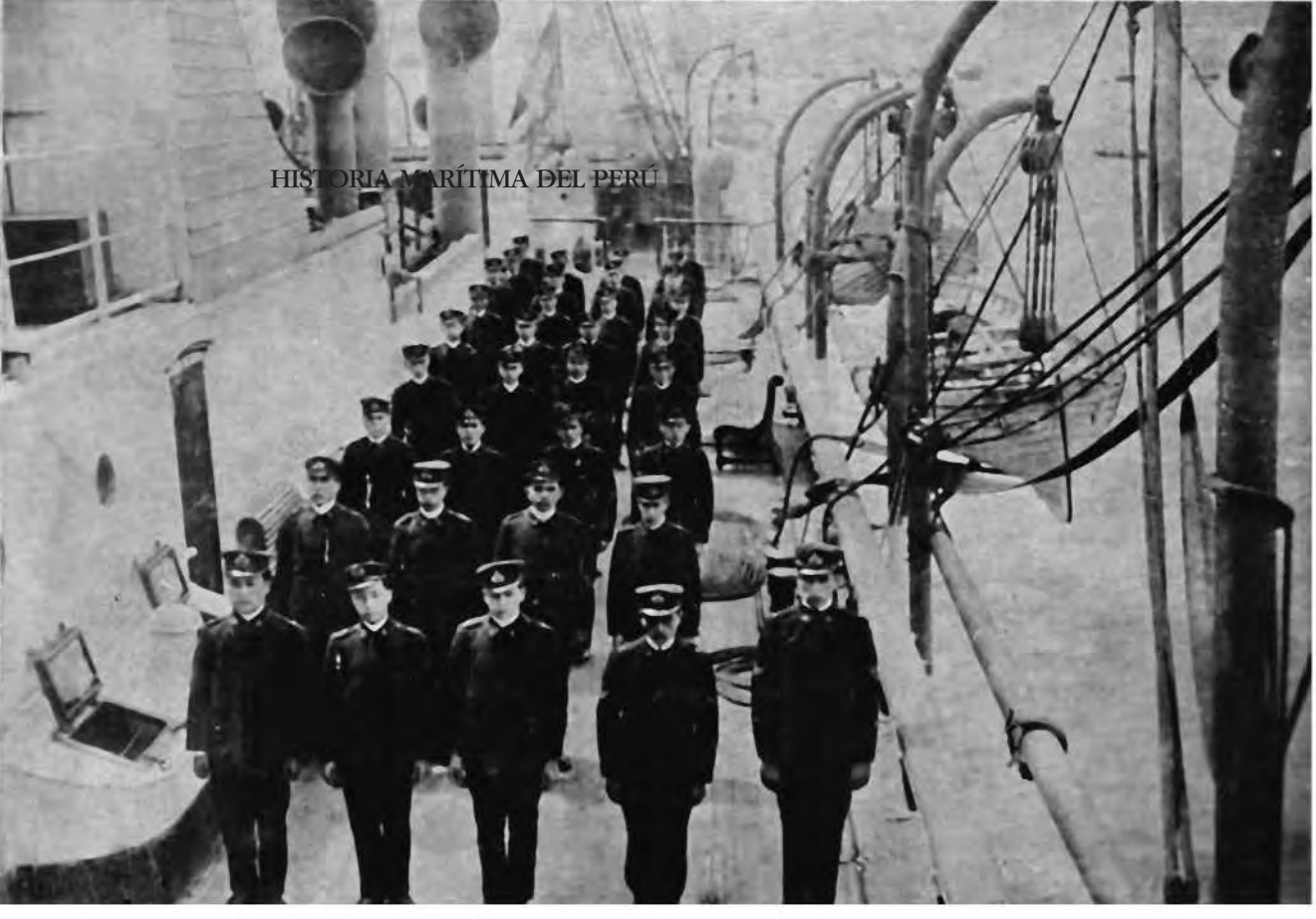
Escuela Naval: 1880-1906

A. Relación de directores

Capitán de Navío	Gregorio Casanova
Capitán de Navío	Arístides S. Aljovín
Capitán de Navío	Manuel M. Carvajal
Coronel	José R. de la Puente
Capitán de Fragata	Juan M. Ontaneda
Contralmirante	Manuel A. Villavisencio
Capitán de Fragata	Pedro Gárezon
Capitán de Navío	Toribio Raygada
Capitán de Fragata	Paul de Marguerye (de la Misión Naval Francesa)

B. Relación de profesores

Alcocer, Pedro	López de Castilla, Jacobo
Aljovín, Miguel C.	Llona, Numa P.
Almenara, Francisco	Marticorena, Francisco
Balta, José	Morales, Froilán P.
Barandiarán, Carlos T.	Ontaneda, Juan M.
Barrera, Santiago M.	Paz Soldán, Luis F.
Belaunde, Víctor A.	Porras, Salomé
Benites, Juan D.	Ramírez, José J.
Cabada, Teodosio	Remy, Federico
Caballero, Francisco	Reyes Lizardo
Carreño, Alejandro	Rivera, Daniel S.
Carvajal, Manuel M.	Rivera y Piérola, Pedro
Casanova, Gregorio	Rodríguez, Pedro
Castañón, Néstor	Rossi, Eugenio M. de
Cazeneuve, Felipe	San Cristóbal, Evaristo
Criado y Tejada, Víctor	Santillana, Gervasio
Chávez, Luis	Solf y Muro, Alfredo
Deustua, Alejandro	Stark, Robert
Eléspuru, Juan N.	Thorne, Rollin
Fuente, Federico de la	Torre, Elías la
Gordillo, Manuel E.	Venturo, Pedro C.
Guerrero, Santiago	Villa, Julio C.
Guzmán y Valle, Enrique	Villarreal, Federico
Haza, Benjamín de la	Winstanley, Guillermo
Hidalgo, Eduardo	Zavala, Rodolfo.



La Escuela Naval a bordo del transporte *Iquitos* en el año 1908.
(*Revista de Marina*. Lima, marzo-abril 1929).

mucho menor que el de su costo original. La negociación se llevó a cabo por intermedio de la casa Duncan Fox de Lima. A juicio del ministro de Guerra y Marina, general Pedro E. Muñiz, la nave "reunía las mejores condiciones para su objeto". En poder del gobierno británico (su primer dueño) había servido en la guerra del Transvaal (1899-1900) al sur de África como buque transporte. Después fue adquirido por Lord Fitzwilliam; precisamente en poder de este noble inglés, el buque llegó a Panamá en enero de 1905, procedente de la isla de Cocos a 500 millas al sudeste de ese lugar, a donde había ido conduciendo una expedición (dirigida por el propio Fitzwilliam) buscadora de tesoros "que decía existir ocultos en esa isla". Sin conseguir su objetivo, el aventurero inglés se tornó a Londres, dejando a cargo del buque al teniente George Hamilton con la tripulación primitiva del *Veronique*.

En esta situación se hallaba la nave, cuando a mediados de marzo de 1905, a su paso por Panamá con dirección a Inglaterra en comisión de servicio, el contralmirante Manuel M. Carvajal recibió el encargo expreso de nuestro gobierno de examinar el buque con maquinistas competentes, hacer con él un viaje de prueba y elaborar el informe respectivo para su remisión a Lima. Hecho el reconocimiento técnico, Carvajal elevó su informe recomendando la compra. Con este aval, la administración de Pardo afinó los mecanismos que asegurasen de inmediato su adquisición. Formalizada la compra, el domingo 2 de abril la tripulación que había conducido el *Chalaco* pasó a la flamante nave, que recibió el nombre de *Iquitos*. El pabellón nacional fue izado el viernes 7, quedando al mando del buque el capitán de corbeta Ernesto Caballero y Lastres. Al momento de su adquisición, el *Iquitos* presentaba las siguientes características:

- Eslora: 106,68 metros
- Manga: 12,96 metros
- Puntal: 7,86 metros
- Calado de popa: 6,15 metros
- Calado de proa: 5,43 metros
- Tonelaje bruto: 3 263 toneladas
- Tonelaje de registro: 2 083 toneladas
- Aparejo de goleta
- Máquina de triple expansión, con cilindros invertidos
- Calderas de acero en número de tres, soportando una presión de 160 libras por pulgada cuadrada.
- Andar: 14 millas
- Motor provisto de una hélice
- Caballos de fuerza nominales 367

- Casco de acero (24 milímetros de espesor) dividido en siete compartimentos estancos.
- Cubiertas de acero en número de dos de teak; además de la del puente, toldillo central y castillo de proa.
- Embarcaciones menores: seis botes salvavidas, dos chalupas, dos botes de lona, una lancha a vapor y un autobote a gasolina.
- Capacidad de transporte: 187 pasajeros de primera clase, 32 de segunda y 31 de tercera; y hasta 2 000 individuos de tropa en sus cubiertas.
- Winches: en número de ocho, repartidos en la primera cubierta y una para elevar el ancla.
- Tanques: en número de cuatro, para lastre de agua con capacidad para 639 toneladas.
- Tubería completa para distribuir agua dulce y salada en todas las secciones del buque.

Además, estaba equipado con una máquina de refrigerar (con capacidad de 2 250 pies cúbicos), un sistema de alumbrado eléctrico y una máquina de presión para hacer hielo.

El día, sábado 15 de abril a las 10:30 horas abandonó el *Iquitos* la rada de Panamá, donde los oficiales peruanos fueron objeto de especiales atenciones tanto de las autoridades panameñas como de las norteamericanas. La travesía la hizo en convoy con el *Chalaco*, razón por la cual "solo desarrolló siete millas por hora". En la madrugada del viernes 21, frente a las islas Lobos de Tierra, el *Iquitos* adelantó a su compañero para poder llegar al Callao a las 10:00 horas del día 23, como lo había ofrecido su comandante. Su arribo a nuestro primer puerto "lo hizo en medio del entusiasmo popular y del regocijo nacional", informó *El Comercio* en su edición del 24 de abril. A los dos días de su arribo, la flamante nave fue visitada por el Presidente de la República y una comitiva especial integrada por varios ministros, parlamentarios y el prefecto de Lima.

Puesto en servicio, el *Iquitos* se convirtió desde el comienzo en el buque "engreído" del mandatario civilista y fue apodado el "Yate Presidencial" por ser el preferido para hacer en él los viajes oficiales a los distintos puntos del litoral. Fue el *Iquitos*, asimismo, la nave de la Armada que condujo al Callao (desde Ilo) al prestigioso general argentino Roque Sáenz Peña, heroico e insigne combatiente de Arica. En 1907 (un año antes de convertirse en sede de la Escuela Naval), el *Iquitos*, "buque bien marinero", condujo a Panamá a la oficialidad que debía formar la plana mayor de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*.

Su estructura de fierro le daba, sin duda alguna, "una enorme consistencia y un extraordinario equilibrio". Navegaba siempre "encabusado, pareciendo querer zambullirse en el mar y hacer después una graciosa y ornamental pirueta", dice el guardiamarina Manuel Faura Bedoya que perteneció a su dotación en 1905. En mar gruesa, salvaba siempre el peligro "con elegancia tal, que los océanos le respetaban siempre", nos dice el mismo testigo (citado por Palacios, 1991).

Ahora bien; como nueva sede de la Escuela Naval, el *Iquitos* fue sometido a una serie de modificaciones durante el mes de febrero de 1908. Entre ellas, estaba el acondicionamiento de cuatro aulas para los alumnos, la instalación de la biblioteca, gabinetes, imprenta y oficinas en la parte de popa. Asimismo, la adecuación de los dormitorios para los estudiantes y la implementación de una adecuada red eléctrica, constituyeron las últimas obras antes del inicio de las clases el 1° de marzo. A partir de entonces, las clases no sufrieron mayores alteraciones pese a los continuos viajes que debió efectuar la nave a lo largo del año. Durante su breve permanencia en el transporte *Iquitos* (1908-1909), la Escuela Naval solamente albergó a cuarenta cadetes de los distintos años; hacia comienzos de 1929, la mayoría de ellos ya eran capitanes de corbeta.

Según se afirma, la doble utilización que se daba al *Iquitos* (como transporte y como sede del plantel naval) significó una seria limitación para este último, pues las dos actividades eran incompatibles. Por este motivo, durante el primer gobierno de Leguía la Escuela fue trasladada a mediados de marzo de 1909 a una antigua casa en Bellavista. Sin embargo, hay que señalar que mientras el plantel funcionó a bordo, los cadetes tuvieron la oportunidad de realizar viajes a lo largo de nuestro extenso litoral, "todo lo cual contribuyó mucho para formar en todos ellos el cariño por el mar". Posteriormente, bajo la administración de la Compañía Peruana de Vapores, muchos guardiamarinas fueron embarcados y conocieron diversos países de Europa, Estados Unidos y América del Sur[34].

En el distrito de Bellavista y en un rincón apartado de esta localidad (en una casa de propiedad de la testamentaría Pruss), funcionó la Escuela Naval durante más de un lustro, desde 1905 hasta 1915. Según referencia posterior de la *Revista de Marina* en su edición de noviembre-diciembre de 1928 (con fotografía del local incluida), el inmueble era completamente ajeno al objetivo principal: la enseñanza. Carecía de condiciones de habitabilidad, higiene y hasta de los elementos más indispensables para un

desarrollo educativo óptimo. En esta nueva etapa de vida institucional, la dirección fue encomendada al capitán de fragata Eulogio S. Saldías Peña, quien la ejercería por tres años consecutivos (1909-1912). A principios de este último año, la contratación de una nueva Misión Naval Francesa llevó a la dirección al capitán de navío José A. Theron (grado conferido), quien permaneció al frente de ella hasta mediados de 1914, pues al ingresar su país al conflicto mundial lo obligó a retornar al mismo. La dirección así vacante fue asumida por el subdirector, capitán de fragata Manuel E. Ugarte Álvarez, con cuya gestión concluiría la etapa de la Escuela en Bellavista (Ortiz, 1981).

En 1915 (gobernando por segunda vez José Pardo), la Escuela fue trasladada con carácter definitivo al local levantado en el distrito-balneario de La Punta. "Se trataba –dice un testigo de la época– de un espléndido local dotado de todo el confort y dependencias adecuadas al primer centro de educación naval del Perú" (Laos, 1929). Sin embargo, es conveniente recordar que fue el presidente Leguía quien durante su primera gestión (1908-1912) dispuso la construcción de este moderno y flamante local en reemplazo de la obsoleta casona de Bellavista. Para ello, destinó un predio estatal de 14 000 metros cuadrados y se nombró una comisión encargada de elaborar el proyecto de construcción, la que estuvo constituida de la siguiente manera: Ingeniero Enrique Oyanguren (Presidente), capitanes de navío Eulogio S. Saldías y José A. Theron, y arquitecto Ricardo Malachowski.

La ejecución del proyecto estuvo a cargo de la reconocida empresa constructora "José Pardo e Hijo", iniciándose los trabajos el 16 de febrero de 1912; el 15 de diciembre del mismo año, el presidente Leguía (poco antes de concluir su mandato) declaró inaugurado el edificio. Esta ceremonia –apunta Ortiz (1981)– no vino a ser otra cosa que un mero gesto político, ya que la ocupación efectiva del local solo fue posible tres años después (en 1915) cuando su implementación así lo permitió. "En aquel lapso –dice– corrimos el riesgo de quedarnos nuevamente sin local como consecuencia de las peligrosas e intensas inundaciones de 1914".

El inmueble, concebido para albergar a 200 alumnos, se le conoció por mucho tiempo como el "Edificio Grau" o, simplemente, como el "Edificio N° 1". Estaba diseñado en forma de una letra "C", cuyos brazos se abrían en un ángulo de noventa grados. La fachada, amplia e impactante, mostraba en la parte central, entre los dos pisos, una escultura que representaba la proa de un buque. Por diversas causas (entre ellas el golpe de Estado al presidente constitucional Guillermo E. Billinghurst, sucesor de Leguía), la

Escuela –repetimos– inició sus funciones efectivas recién el 4 de febrero de 1915, bajo la dirección del capitán de navío Manuel E. Ugarte Álvarez (por segunda vez). Sin embargo, a medidos de ese año, la dirección fue asumida, en forma accidental, por el subdirector, capitán de navío José María Tirado Gómez, en vista del inesperado deceso del comandante Ugarte Álvarez.

Sobre el indicado local a continuación insertamos el testimonio de un testigo y protagonista de esos días, el contralmirante Federico Salmón de la Jara, quien describe cómo encontró y cómo evolucionó el edificio en su conjunto con el correr de los años. Dice así: "Este fue el local que mi promoción encontró a su ingreso a la Escuela Naval en el año 1927. Para ese entonces, antes de su conclusión definitiva, se vio que iba a resultar muy reducido para sus fines. En 1917 (a los dos años de su inauguración), se le habían anexado construcciones de madera a sus costados para aliviar en algo la indicada estrechez. En estos pabellones provisionales se encontraban los talleres de máquinas, Mecánica, Física y Electricidad. La Municipalidad hizo donación de un predio colindante, lo que hizo posible disponer del terreno para la construcción de un chalet para el alojamiento del director, lo cual permitió que el oficial norteamericano pudiera ejercer sus funciones de control y supervisión dentro de las mismas instalaciones del plantel, al mismo tiempo que mantener la cercanía necesaria para la fluida relación cordial, amical y casi paternal con el alumnado. En la década siguiente, el solitario edifico inicial resultó igualmente insuficiente para atender las crecientes necesidades de la compañía de cadetes, por lo que se construyeron nuevos pabellones y diversas instalaciones que se fueron modernizando con el paso del tiempo".

En abril de 1917, fue nombrado director el capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, quien ya había desempeñado ese cargo en 1908. Al ser derrocado Pardo el 4 de julio de 1919, Leguía de inmediato nombró como jefe del establecimiento educativo al capitán de fragata José R. Gálvez Chipoco, ejerciendo sus funciones hasta fines del año siguiente. En efecto, el comandante Gálvez fue nombrado adjunto a la embajada del Perú en Brasil, quedando a cargo de su puesto el subdirector, capitán de fragata Alejandro G. Vinces Ubillús, con quien se cerró el ciclo previo al de la presencia de la Misión Naval Americana (Ortiz, 1981).

Con el advenimiento del llamado régimen de la "Patria Nueva", el mandatario lambayecano –como ya se ha visto en apartados anteriores– mostró una constante preocupación no solo por mejorar la infraestructura existente, sino también por

ampliarla y modernizarla "al ritmo de los nuevos tiempos y de los requerimientos vitales de los jóvenes estudiantes". Efectivamente, habiendo quedado insuficiente el edificio construido siete años atrás, con fecha 7 de octubre de 1919 el Director de Marina dirigió un oficio al alcalde del Callao solicitando autorización para que el contratista Eduardo Suito extrajera desmonte del lugar conocido como "Alto Perú", con destino al relleno que se llevaba a cabo al interior de la Escuela Naval. Al poco tiempo –como veremos luego– se adjudicó al plantel los lotes número 146 y 147 de propiedad del Estado, destinados al campo de instrucción de los alumnos. Al año subsiguiente (1921), el presidente Leguía en su *Mensaje* expresó: "La Escuela Naval, a cargo del competente y entusiasta integrante de la Misión Naval Americana, comandante Charles G. Davy, se encuentra en magnífico pie. Como el desarrollo progresivo de nuestra Marina exige cada día mayor número de profesionales, el Gobierno ha resuelto ampliar el radio de acción de este plantel, ensanchando el local en que funciona, a fin de aumentar el alumnado y de disponer del espacio necesario para instalar otras secciones técnicas. Al respecto, el Gobierno dictará, en uso a sus atribuciones legales, las respectivas resoluciones de expropiación de los terrenos anegadizos adyacentes para ser rellenados". Aquí el texto de la mencionada adjudicación transcrita por Garaycochea en el tomo 2 de su monumental obra:

> "Lima, 28 de marzo de 1921
> Visto el oficio adjunto N° 13 del Director de la Escuela Naval, en el que manifiesta la necesidad de dotar a ese establecimiento de un campo de ejercicios para la instrucción de los alumnos, solicitando a la vez la entrega, con tal objeto, de los lotes 146 y 147 de propiedad del Estado; y siendo urgente proveer a dicho Instituto de todos los servicios y anexos para su mejor y provechoso funcionamiento.
> Se resuelve:
> Adjudicase a la Escuela Naval los indicados lotes de terreno de propiedad del Estado, destinados al campo de instrucción de ese plantel; y pase este expediente al Ministerio de Hacienda para la anotación correspondiente.
> Comuníquese y regístrese
> Rúbrica del Presidente de la República
>
> *CURLETTI".*

Los acontecimientos descritos marcaron, sin duda alguna, el principio de la expansión de la Escuela Naval ganando terrenos al mar y a las zonas adyacentes. A medida que transcurrieron los años del Oncenio, nuevos edificios fueron modificando la fisonomía general del plantel. Por ejemplo, la enfermería fue instalada en una habitación prefabricada de madera donada por Félix Turno en 1922 (ya mencionada anteriormente). La lavandería

y el taller de herrería fueron edificados por el propio personal de la institución durante el año 1925.

Esta actitud de abierto apoyo gubernamental fue ponderada y reconocida sucesivamente por el comandante Davy en sus discursos anuales de fin del periodo académico. Sin embargo, por esta época data también un Informe que, a solicitud de la Superioridad Naval, preparó el capitán de fragata Julio V. Goicochea Álvarez, director de Material, acerca de la situación física del plantel; verificada la visita oficial el sábado 25 de agosto de 1925, el referido oficial elevó el correspondiente reporte. Al referirse a la infraestructura y a los diversos compartimentos, llamó la atención sobre algunos aspectos que –en su opinión– no presentaban un buen estado. La descripción hecha dice:

"Edificio
En casi todos los departamentos visitados, se nota gran aseo y labor hecha para la buena conservación del edificio; no obstante, algunas paredes están húmedas, lo que ha producido rajaduras en las columnas y desnivelación en los pisos. Esto, a la larga, puede representar un peligro. Merece especial mención el aseo de la enfermería, de la sala de los marineros y de los servicios higiénicos de los cadetes. Asimismo, los muebles, camas y demás utensilios se encuentran en buen estado de conservación.
Armamento
El estado general de la artillería y armamento menor es bueno. Sin embargo, se observa cierto descuido en la limpieza y conservación de algunos cañones de 47 mm.
Gabinete y laboratorio
Bien atendidos y cuidadosamente conservados
Talleres
En buen estado y limpieza pulcra
Cocinas
La que corresponde a la marinería está algo descuidada
Muelle
Necesita urgentemente ser atendido en su conservación y ampliación
Embarcaciones
En buen estado y listas para ser empleadas
Resumen
Es muy satisfactorio el estado general de la Escuela, la mayor parte del exterior ha sido pintada últimamente y luce aparente y reluciente".

El indicado Informe, sirvió de base para mejoras posteriores. En efecto, la construcción de un nuevo edificio amplio y moderno destinado a alojar a cadetes y oficiales, pronto se constituyó en una prioridad gubernamental. Así lo manifestó el ministro de Marina en su *Memoria* de 1927: "Una de las necesidades más urgentes era el ensanche del local de la Escuela Naval. El Supremo Gobierno comprendiendo esta prioritaria necesidad, expidió varias resoluciones expropiando algunos lotes de terreno en la zona. Las obras ya han comenzado en toda su dimensión y

estarán concluidas a fines del presente año; con esta amplitud del local, el plantel tendrá alojamiento para una mayor cantidad de cadetes a partir de 1928. Además de las obras que se mencionan, se han efectuado otras de carácter igualmente necesarias e importantes, tales como la construcción de un nuevo taller de carpintería, ampliación de la enfermería, acondicionamiento de nuevas aceras y jardines, pavimentación con asfalto de todas las calles que circundan a la Escuela, levantamiento de un cerco alrededor del terreno principal, construcción de un almacén general, organización de un flamante laboratorio de torpedos, construcción de un laboratorio para diferentes pruebas, etc.".

La compañía constructora de Fred T. Ley fue la encargada de ejecutar esa obra, la misma que concluida en el indicado año de 1928, fue descrita por el ministro de Marina, doctor Arturo Núñez Chávez, de la siguiente manera: "Este magnífico edificio ha sido construido siguiendo el plan general de la dirección del plantel. Todo él es de concreto armado, fierro y cemento. Sus dos pisos, con numerosas ventanas, dan una superficie mayor de 20 000 pies cuadrados; es completamente seguro contra incendios y hay alojamiento para ocho oficiales, además de los amplios dormitorios de los cadetes. En los bajos hay dos salones grandes, dos servicios completos y un hall espacioso y ventilado. El conjunto con su explanada y la pavimentación respectiva han costado Lp. 31 000 000". El 29 de diciembre de aquel año 1928 –señala Laguerre (2015)– se llevó a cabo la clausura del Año Académico en el flamante local; asimismo, fue el primer año de funcionamiento del edificio llamado "San Martín", destinado al alojamiento de cadetes y aprendices navales, dejando el "Edificio N° 1" (construido durante la primera administración de Leguía) solamente para actividades académicas y administrativas. A continuación, transcribimos el detallado e importante testimonio de Cipriano Lagos (1929), testigo de esos días y ajeno al quehacer naval. Dice: "Hoy, la Escuela Naval del Perú cuenta con un hermoso edificio propio y con medios aparentes para la mejor enseñanza profesional moderna teórica y práctica, lo cual constituye un motivo de legítimo orgullo y fruición patriótica. De sus aulas espaciosas y bien acondicionadas, saldrá el personal encargado de manejar más tarde las unidades navales que la República le confíe para la defensa de sus más sagrados y vitales intereses. Cuenta con los siguientes servicios: gabinetes completos de Física, Química y Electricidad; embarcaciones y muelle propio; un magnífico gimnasio con los más modernos aparatos para la cultura física; un museo no solo con modelos a escala de los buques de la Escuadra, sino también con una considerable cantidad de

preciados objetos de diversa índole; un taller de mecánica en el que se ejecutan trabajos de gran importancia y urgencia tanto para la Escuela como para la Armada en general; material de artillería y torpedos; una modernísima instalación de telegrafía inalámbrica; una amplia sala de billar; una peluquería con los accesorios necesarios; una imprenta propia que ejecuta todos los trabajos para la enseñanza; y, finalmente, una biblioteca muy bien organizada con libros, preferentemente, de reciente publicación en inglés".

De este modo, pues, al ser derrocado Leguía en agosto de 1930, la Escuela Naval del Perú no solo disponía de los adelantos necesarios e indispensables para su buena marcha, sino que también contaba con dos modernos, espléndidos e imponentes edificios: El Edificio Grau o Edificio N° 1 y el Edificio San Martín o Edificio N° 2.

H. LA FRUSTRADA ADQUISICIÓN DEL BUQUE-ESCUELA PRESIDENTE LEGUÍA

En el pensamiento y en el deseo de muchos peruanos e instituciones tanto del siglo XIX como del XX, siempre flotó la idea de que el país, como otras naciones a nivel continental e internacional, pudiese contar con un buque-escuela en donde los alumnos recibiesen su enseñanza teórico-práctica a bordo. En lo que se refiere a la vigésima centuria, el antecedente más inmediato de nuestro tema, data de 1906 a raíz de tres circunstancias particularmente especiales e importantes para la institución naval: a) la adquisición del transporte *Iquitos* en 1905 (durante la primera administración del presidente José Pardo); b) el proyecto de creación del Ministerio de Marina (iniciativa del senador por el Callao, Juan C. Peralta); y c) el inminente arribo al Callao de los flamantes cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* adquiridos por el indicado mandatario en Inglaterra.

Bajo este auspicioso panorama, en efecto, en el indicado año 1906 la Sociedad de Artesanos de Mollendo (con preeminencia en el sector marítimo), encabezada por el dinámico ciudadano Juan Koster, lanzó la iniciativa para que, a través de una suscripción u óbolo popular, se agenciasen los fondos necesarios para la adquisición en el extranjero de una nave de esa naturaleza (Escudero, 1921). En Lima, la flamante Liga Patriótica Naval, presidida por el capitán de navío Gregorio Casanova Zapelena (ex director de la Escuela Naval), acogió la idea y la auspició a nivel nacional. La Universidad Nacional Mayor de San Marcos se

adhirió al proyecto, formándose la "Liga Universitaria" encabezada por el ilustre jurista y docente, doctor Luis F. Villarán; lo propio hizo la Sociedad de Ingenieros del Perú.

Consultadas varias firmas constructoras de navíos del Viejo Continente, se recibieron propuestas de las casas Armstrong y Vickers. La primera recomendaba un buque de 7 800 toneladas, mientras que la segunda se inclinaba por uno de 1 830. Ante estas sustanciales diferencias, las primeras dudas asaltaron a los miembros de la Liga Patriótica Naval, quienes llevados de su inicial entusiasmo habían ya, incluso, bautizado al supuesto buque como *Alfonso Ugarte*. La idea de desechar el clásico velero y optar por la compra de una nave de línea, dividió más aún las opiniones. Poco a poco, la tesis de una Escuela Naval en tierra, fue debilitando algunos argumentos de peso a favor de los propugnadores del velero-escuela. No obstante, esta aspiración frustrada, hay que señalar que el deseo mollendino –en expresión de Ortiz (1981)– fue el primer intento formal en el siglo XX de dotar a la Escuela Naval de un medio propio de realización marinera.

De esa fecha (1906) hacia adelante, infortunadamente ya no encontramos una voluntad popular semejante a la de los artesanos de Mollendo que, de manera pública y abierta, tratara de materializar la adquisición de un buque-escuela para el *Alma Mater* de la oficialidad naval peruana. En todo caso, las opiniones a favor o en contra se hicieron escuchar de manera esporádica e individual en círculos o ambientes bastante restringidos. Argumentos de diversa índole (económicos, geopolíticos, navales, académicos, estratégicos, etc.) se expusieron entonces en uno y otro sentido.

Sin embargo, con el advenimiento de Leguía al poder en julio de 1919 y en el marco del apoyo incondicional que él brindó a la Marina de Guerra y a la Escuela Naval en particular, el asunto nuevamente pasó a un primer plano. Incluso, desde el seno de la propia Armada Nacional se dejaron oír voces que abiertamente abogaban por la adquisición de un buque-escuela. Este fue el caso del entonces teniente 2° Julio J. Elías Murguía que, en 1928 y en las páginas de la *Revista de Marina*, publicó un comentado artículo bajo el título de "El Buque-Escuela" exponiendo razones que –a su juicio– abonaban a favor de su compra. Dada su trascendencia en los círculos gubernamentales e institucionales de esos días, a continuación, lo reproducimos textualmente. Dice así:

> "Exposición General
> El buque ha prestado su concurso tanto a la guerra como a la paz. Dice Mohr que la naturaleza responde a toda cuestión que le dedica el hombre,

sea con una afirmación, una negativa o bien con el silencio. Cuando el hombre necesitó conocer la ciencia del mar se valió del buque para responder afirmativamente a la naturaleza. Y la ciencia del mar tiene ya suministrados preciosos datos a la ciencia de la tierra. Si se quieren sacar consecuencias provechosas del presente al pasado y de este al porvenir, no cabe duda que la Oceanografía será la encargada de ello.
Después de los viajes puramente geográficos en que los navegantes descubridores abrieron la era de los tiempos modernos, como Colón, Magallanes, Vasco de Gama, Cabot, los Dieppois y Cartier, empezaron los viajes científicos de Cook, Lapérouse y Entrecasteaux que llevaron naturalistas a bordo. Los ingleses dieron el ejemplo poniendo a sus marinos de guerra y sus barcos de combate al servicio de la ciencia, obteniendo de esa manera el doble resultado de procurar a las tripulaciones que adquieran conocimientos prácticos, más el desenvolvimiento en los ramos del saber humano. Así en 1772-75, Cook verificó con la Resolución su gran viaje alrededor del mundo, acompañado del naturalista Forster, debiendo observar en Tahití el paso de Venus; durante el viaje hizo algunas observaciones sobre la temperatura del mar Pacífico, avanzando hasta las costas del continente antártico. Al mismo tiempo, cerca del otro polo, John Phipps, más tarde Lord Mulgrave, con sus dos buques *Race Horse* y *Carcass* (1773), donde se encontraba un joven guardiamarina que después fue el almirante Nelson, medía también la temperatura del mar en Noruega, Spitzberg y proximidades de la latitud septentrional de 80°-48'. Recuérdese a Darwin escribiendo su obra titulada "Viajes de un naturalista" a bordo del *Beagle*. Sin la expedición del *Beagle*, Darwin, a pesar de su genio, no hubiera comprendido jamás tan claramente la influencia poderosísima de la selección natural. La sucesión indefinida y rápida de flores, de faunas, de países, de climas y fenómenos de todas clases que solo un viaje de circunnavegación es capaz de ofrecer, se condensan en una sola ley: la lucha por la existencia.
Tal concurso prestado por el barco en la paz y en la guerra, misión tan compleja hace que sea la cosa más importante que posee el hombre. Condujo en la infancia de la historia la civilización de Este a Oeste. Dio nacimiento al dominio del mar y con el dominio del mar los pueblos se hicieron grandes. Es un arma que en manos del país permite que apoyado en ella pueda seguir una senda que siempre es difícil. Y representa un gran instrumento que auxilia a la ciencia en pago que es su mejor producto. La complicación, por supuesto, se traduce en contra del hombre que debe guiarlo, en suma, en la profesión naval. Ayer y hoy, con la mira de preparar lo mejor posible sus oficialidades, los países no han encontrado mejor que el mismo barco. Pero, si un país rico puede tener varios buques destinados a un determinado propósito de instrucción y hasta enviar unidades netamente guerreras a proseguir un fin científico; los países pobres, están vedados de esto. De aquí viene el buque escuela que complementa los estudios teóricos con los prácticos y donde se deja margen para entrar en relaciones con el mayor número de actividades navales, por no decir todas, sea artillería, maniobra, ingeniería, torpedos, hidrografía, oceanografía, navegación, desembarcos, etc. Un ejemplo lo encontramos en la fragata *Presidente Sarmiento*. Muy pocos son los pueblos que no tienen un buque-escuela. Me refiero a los países que aspiran a ser conocidos en el mar.

Una ilusión nacional

¿Por qué el Perú no tiene un buque-escuela? Esta pregunta está en los labios de nacionales y extranjeros. Puesto que la Marina ha entrado en una era de resurgimiento y se conviene en asegurar el progreso naval del país, no encontramos la causa para que el Perú no tenga un buque-escuela. Fue esta una ilusión acariciada por toda la República desde años atrás. Si se reprodujera la brillante oratoria de entonces, los artículos que se escribieron, el anhelo colectivo, nadie sería capaz de negar que esa ilusión nacional fue de las más profundas y de las que tuvo mayor simpatía. Los que nacimos acariciando esa idea no podemos olvidarla nunca. Va unida a recuerdos muy gratos. Y es quizá uno de los pocos ideales que se conserva puro. En los felices tiempos de colegio, cuando nos daban el medio sol en nuestras casas para contribuir a la compra del buque-escuela, una inmensa satisfacción nos embargaba. Y con la imaginación veíamos la gallarda nave donde nuestros marinos se cuajarían y en cuya popa el pabellón peruano juguetearía con las brisas de todas las latitudes. Pero la ilusión está ahora en forma interrogativa y de espera como antes, como hacen veinte años. Es increíble que no podamos llevar a la práctica uno de los anhelos que ha sido sentido más profundamente por el país. El buque-escuela tiene una mala sombra que espanta. En numerosas ocasiones oímos decir que ya se va a comprar, que ya viene, que es un espléndido velero, que es un buque mismo, que es un vapor armado… pero el buque-escuela no llega. ¿Y llegará? Sin embargo, la Marina lo necesita y el país continúa acariciando el proyecto de un modo romántico. En nuestros tiempos de cadetes, la lámina en la que se ponía mayor cuidado y cariño era la llamada 'proyecto de buque-escuela'. En las paredes del salón de dibujo ya había otros 'proyectos' que hablaban claro que la ilusión de ayer se mantenía viva hoy. Y se sigue manteniendo.

Si el Perú ha deseado tanto un buque-escuela ¿por qué no lo ha podido comprar? Sistemáticamente se pidió dinero con tal propósito ¿qué pudo hacer cambiar la corriente?

Cuando llegaron los dos cruceros al Perú, se desbordó el entusiasmo público. Una ola de optimismo y de alegría inundó la República: en Huacho la gente besaba los cañones. Creo que solo la llegada de otros cruceros o de un buque-escuela sería capaz de originar tan formidable explosión nacional.

¿Puede haber en el mundo una escuela que prepare
profesionales completos al término de los estudios?

El entrenamiento y la educación por satisfactorios y eficientes que sean solo ponen a un hombre en el camino de la profesión que después dominará con su experiencia. Cuando John Paul Jones informó a la Comisión de Marina de los EE.UU. en 1775, sus apreciaciones de lo que debe ser un oficial naval (marino capaz, hombre de guerra, 'leader', caballerosidad, idiomas, etc.) se situaba en su época: no existían ni los aeroplanos ni las turbinas. Hoy día tendría que ampliar su programa. Con todo, el bien meditado escrito del primer marino americano es de los que envejecen muy lentamente. Frente a esas complicaciones de la profesión, la Escuela Naval solo puede dar un diploma que un cadete ha terminado los estudios, etc., que figuran en sus programas. El futuro dirá, después, si la espada de honor o el primer porcentaje responden en la carrera como profesionales completos. Y muchas veces las respuestas negativas son tan tarde que ya ningún remedio puede aplicarse. Por supuesto que esta no es la mentalidad del graduado que por el solo hecho de tener frescos los estudios, de poseer fórmulas y mil

principios que cree maravillosos, se encuentra tan confiado en sus fuerzas, tan deslumbrado con sus conocimientos, un Narciso completo que no puede admitir que alguien pueda enseñarle algo más. Pero la realidad se encarga de irnos desilusionando de nuestras fórmulas muy dignas para compromisos de gabinete, recetas y principios que se dan vuelta frente a la realidad. Un complemento a la Escuela se deja sentir. Y se dejara sentir siempre que toda profesión se haga en dos etapas: una teórica y otra práctica. El buque-escuela complementa la instrucción teórica de la Escuela. Pero, complementa la instrucción teórica que ofrece un buque-escuela va más allá, pasa los límites de un término no tan modesto que digamos, cual es complementa; es necesario decir que modela otra vez al graduado, pero ya en forma definitiva. Lo enfoca hacia su carrera de una sola vez y para siempre. O lo pone de un lado si no sirve.

Debemos mejorar el ambiente náutico

Con anterioridad al año 1887, las corbetas *Chacabuco* y *Abtao*, pertenecientes a la Marina de Guerra de nuestros vecinos del Sur, hacían viajes de práctica como buques-escuelas de guardiamarinas. Los viajes les estaban destinados en particular a ellos. En las maniobras generales tomaban el mando y en las horas de noche, durante todo el viaje, se ejercitaban en el mando de maniobras particulares, además de la distribución de los puestos y organización de la gente para atender todas las exigencias que podían originarse durante el cuarto de sus guardias. Fueron casi periódicos los ingresos de naves de esa nacionalidad a las islas Chatham y Charles o Floreana en las Galápagos, y a la de Papeete en las de Tahití. Esa época hizo la fama del marino chileno. Nosotros que principiamos con la *Amazonas*, y fuimos los primeros en el continente Sur de pasear nuestro pabellón por todo el mundo, nos detuvimos en el camino del mar por un error que nos llevó a funestas consecuencias. La obra de Castilla quedó trunca. El éxito del viaje de la fragata *Amazonas* se debió a los discípulos de Guise: ningún agradecimiento, ningún honor, podrá pagar los servicios de ese marino inglés, que se adaptó a la República y vio las cosas de aquí como peruano. Formar a Boterín fue el mejor regalo que pudo hacernos. La gran resonancia que como país náutico tuvimos entonces, testifica que Guise tomó muy en serio su papel. No nos explicamos porque sobrevino nuestra decadencia naval que tan caro nos costó. La conquista de un puesto tan alto en Sudamérica era cuestión de mantenerle a cualquier precio. Sin embargo, mientras hubo valerosos, no faltaron las facilidades de embarque y el marinero peruano conservó un buen lugar. Ya en estas épocas ha principiado a sentirse carencia de gente de mar. La rareza de buenos viajes y el estancamiento en que se encuentra nuestra Marina Mercante han contribuido grandemente a ello. Un buque-escuela mejoraría todo el ambiente náutico.

Primera consideración: oficialidad con medios para prepararse bien. Segunda consideración: marinería excelente. Tercera consideración: reserva de hombres de mar, compuesta por aquellos que habiendo cumplido sus contratos fuesen a trabajar a la Mercante.

La tendencia de Inglaterra ha sido siempre preparar sus marinos en el mar. Los discípulos de ella han absorbido tal teoría. Obedece esto al fuerte empuje que en sus enseñanzas saben imprimir los hombres que han manejado por muchos siglos el timón del mundo. Por algo

Inglaterra, madre de pueblos libres, ha producido el asombroso imperio británico: solo los siglos futuros apreciarán la obra inglesa como los nuestros, por ejemplo, ven la romana. Y con toda seguridad por encima de esta última.

El *Iquitos*

Debe recomendarse a la consideración de todos los peruanos los buenos servicios de un viejo servidor de la Nación. Fue de los que prestó los medios más valiosos para la formación de los jefes que mandan hoy día en nuestros buques de combate. El *Iquitos* con marinos de guerra fue un verdadero buque–escuela. Todos los oficiales que navegaron a su bordo elogian el provecho que obtuvieron de ello: sobre la cubierta de esa nave se han inscrito páginas muy hermosas para la historia privada de nuestra profesión. Y sirvió de plataforma para hacer muy justas reputaciones. El *Chalaco* y la *Elizabeth* también merecen una distinción. Pero el *Iquitos*, verdadero buque-escuela, está en el primer puesto. Dio a conocer nuestro pabellón por muchos países y preparó equipajes que hoy día se cotizan en alta entre la gente de mar.

Cuando el *Iquitos* cesó de prestar su ayuda, el problema del buque–escuela volvió a quedar en pie. Se inauguraron viajes de práctica en los buques de la C.P.V.D, y hasta 1920 cuando existía la sección de ingenieros de la Marina de Guerra, el último año lo realizaban embarcados en unas de las naves de esa compañía, presentando un trabajo al final de su práctica para graduarse de guardiamarinas ingenieros. Pero ¿algo podía compensar al buque-escuela? Acabamos de ver en el B.M. *Orazio* de la N.G.I. la presencia de cadetes y oficiales de la Marina de Guerra italiana; sabemos que en las naves chilenas viajan oficiales de marina; conocemos, también otros casos; más la práctica en tal o cual sentido, determinadas misiones, etc., no pueden restar valor a las funciones de los buques-escuelas de esos países. Entre nosotros, el poco desarrollo de nuestra mercante no permite sino de tarde en tarde un buen viaje que debe aprovecharse. En tal caso está el del vapor *Apurímac* a Suecia y el que se dice que realizará la *Omega* a Australia. Pero, no podemos contentarnos con solo eso. Un buque-escuela, algo nuestro, por completo, que cumpla con los programas que marque la Superioridad y que esté a nuestras órdenes en todo momento, es lo que necesitamos.

En otros países

En el Uruguay, el Poder Ejecutivo ha enviado al Consejo Nacional de Administración (1928) un proyecto de ley para invertir 6 millones de pesos con los que entre otras adquisiciones se hará la de un buque-escuela de 2 000 toneladas y un buque hidrógrafo de 1 000 toneladas. En Francia, el Parlamento modificó las características del crucero que para escuela había presentado el Ministro de Marina, aumentando su tonelaje, poder ofensivo y velocidad: desplazará 6 500 toneladas y su velocidad será de 25 nudos; su alojamiento es para 150 oficiales alumnos. El Parlamento polaco aceptó con verdadero placer la propuesta de la compra de un buque-escuela: el representante que dio la idea dijo que sería el mejor propagandista de Polonia en el extranjero; actualmente el buque ya ha realizado varios viajes con cadetes. Creo que no es necesario hablar ni de la *Baquedano* ni de la *Sarmiento*. Hacen algunos días el buque-escuela español estaba en Montevideo: no tiene ni dos años de edad. Y no seguimos porque tendríamos que prolongar mucho estas líneas.

En la actualidad

En la actualidad, el problema puede resolverse inmediatamente en espera que se construya un buque de características nobles, digno de figurar en nuestra Marina. Las únicas naves apropiadas para realizar un crucero por los mares y fáciles de adquirir en nuestro medio son las barcas *Maipo* y *Tellus*. El *Perené* puede, también, intentar hacer el papel que antes hizo el *Iquitos*. Respecto a la *Contramaestre Dueñas* tenemos que inclinarnos ante su memoria: no sirve porque es un cadáver flotante. La *Maipo* tiene muy buenas cualidades marineras y solo su aparejo, algo trabajado, es menester recorrer para que pueda prestar servicios en viajes de instrucción. Los que la vimos salir ahora un mes nada nos ha extrañado el encontrarla tan gallarda como siempre. Tendría que gastarse muy poco en arreglo de sollados para la gente y en cuanto a las cámaras las posee muy espaciosas.

La receta serviría para salvarnos por el momento de la crisis, en espera de un verdadero buque-escuela. Aún en el caso que no se pensase en largos cruceros (Galápagos, San Francisco), la principal virtud: buenos marineros, pagaría todos los trabajos. Ya sé que existe marcada tendencia en contra de la vela, recurso de los países pobres. Pero frente a ciertas opiniones están otras de autoridades en EE.UU. e Inglaterra que creen que el primer encuentro con la mar debe ser sobre cauvas spreaders cuyas enseñanzas no puede reemplazarlas el Bluejackets' Manual, el Knight's Seaman Ship ni The Boat Book. No soy de la idea de gastar gran parte del tiempo de un marinero de segunda en muchos estudios; si después de un entrenamiento en la Escuela Naval pasaran los aprendices a realizar las funciones de tripulantes del buque-escuela, que por mientras sería cualesquiera de los veleros antes nombrados, obligados por nuestra pobreza, el resultado no puede compararse con todas las lecciones de Física, Geometría o Maniobras que se les den en tierra firme. Hemos estado enfermos toda la vida de enciclopedia, queremos que los individuos se llenen como un saco de todo lo que se pueda. ¿Con qué objeto? Un buen marinero es un buen marinero y no un académico. Un hombre de mar debe conocer el mar sobre todas las cosas y como primera condición. Y cuando hay necesidad de una maniobra cualesquiera en la mar, entonces todos los textos juntos no valen un adarme de la experiencia del que salva el compromiso con su práctica. Entonces los académicos, por lo general, brillan por su ausencia. ¡Qué fácil es en tierra hacer las cosas que se deben efectuar en el mar!

Con toda seguridad que personas más autorizadas encontrarán naves mejor acondicionadas o que respondan con más eficiencia a los propósitos de instrucción. Pero la necesidad del buque–escuela no puede escapar a nadie.

Resumen

Estudios hidrográficos y meteorológicos, práctica Y oficialidad joven y marinería excelente son los resultados del buque-escuela. Agréguese propaganda del país y paseo de la bandera por los mares. Tales resultados pueden dejar tranquila a la conciencia nacional. Ya hemos dicho que toda la República ambicionó el poseer una nave que llevase su representación por el mundo. Estamos esperando que un hombre patriota cristalice en realidad el más romántico de los sueños del país.

Para terminar

La vieja idea está esperando un apoyo para dar sus frutos. Si casi cincuenta años de vida han hecho de la *Lima* un monumento nacional, la mejor manera de celebrar su medio siglo en 1930, sería darle un nuevo hermano en la flota. Pero un hermano útil que le guste muy poco las mansas aguas del Callao".

Ahora bien, poco antes del derrumbe del régimen leguiísta, el mandatario lambayecano elevó al Congreso a inicios de 1930 un proyecto de ley con el propósito de adquirir un buque-escuela que se denominaría *Presidente Augusto B. Leguía*. La iniciativa, a la que se le asignó la suma de 30 000 libras peruanas, fue aprobada el 1° de marzo y hecha efectiva a través de la Ley N° 6841 de fecha 17 del mismo mes. Aquí el texto del documento oficial:

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Por cuanto:

Ha dado la Ley siguiente:

Artículo Único.– Consígnese en el Presupuesto General del presente año, treinta mil libras peruanas (Lp. 30 000), para la adquisición y sostenimiento de un Buque-Escuela de Guerra que se denominará *Presidente Augusto B. Leguía*.

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

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima, a un día del mes de marzo de mil novecientos treinta.

Roberto E. Leguía, Presidente del Senado.– Celestino Manchego Muñoz, Primer Vicepresidente de la Cámara de Diputados.– Lauro A. Curletti, Senador Secretario.– Guillermo Rey y Lama, Diputado Secretario.

Al Señor Presidente de la República.

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

Casa de Gobierno, Lima, diecisiete de marzo de mil novecientos treinta.

A. B. LEGUÍA

A. LOAYZA" [35].

Infortunadamente, lo prescrito no se materializó por el inminente golpe de Estado del comandante Sánchez Cerro (24 de agosto de 1930) que acabó con el Oncenio y con todos los proyectos de la llamada "Patria Nueva". Así, una vez más, se frustraba el deseo nacional de contar con una embarcación de esa índole.

2. LA ESCUELA DE HIDROAVIACIÓN DE ANCÓN[36]

Durante su primera y accidentada administración en términos políticos (1908-1912), el presidente Leguía había expresado un vivo interés por establecer la aviación militar en nuestro país;

incluso, no solo envió a algunos militares a Europa a fin de que se adiestraran en el manejo de las llamadas "máquinas voladoras" e hicieran los estudios respectivos, sino que también llevó a cabo algunas gestiones (aprovechando la presencia de Juan Bielovucic entre nosotros) para iniciar la fundación de una escuela bajo la dirección de aquel intrépido piloto nacional. Infortunadamente, la iniciativa no llegó a concretarse por razones de diversa naturaleza[37]. En los años sucesivos, a pesar de haber sido el primero de los países de Sudamérica que contó con aviadores, incluso algunos de los cuales conquistaron celebridad mundial, nada se hizo a favor de tan decisiva e importante arma de guerra. Solamente aislados esfuerzos personales mantuvieron vivas las expectativas nacionales.

Tras el golpe de Estado del 4 de julio de 1919 y ya en el poder, el mandatario lambayecano se preocupó nuevamente del asunto, impulsando el desarrollo tanto de la aviación militar como de la aviación naval y de la aviación civil en general. Hay que señalar –dice Laguerre (2015)– que él era un convencido de que el nuevo contexto de la guerra naval no solo significaba el dominio de la superficie del mar y de sus profundidades, sino también del aire. Para esto, y con el asesoramiento de la Misión Naval Americana, decidió comprar elementos de ambas ramas dentro de lo que él denominó en su *Mensaje* de 1922 el "Plan de Defensa Marítima"[38]. La compra de hidroaviones y aeroplanos –como veremos luego– requirió tanto de la contratación de especialistas extranjeros, como de la formación del Cuerpo de Aviadores Navales, quienes mediante el Decreto Supremo del 26 de enero de 1920 fueron encomendados al manejo y conservación de dichas naves (Garaycochea, T. 1, p. 162). Al día siguiente, se creó la Escuela de Hidroaviación en el puerto de Ancón bajo el mando del capitán de corbeta asimilado, Juan Leguía Swayne (*Mensaje Presidencial*, 1920, p. XXXV; *Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, 1921, N° 1, p. 115)[39].

A tenor de la Resolución Suprema de su creación, dicha Escuela estaba destinada a "suministrar expertos pilotos encargados de auxiliar y proteger a los cruceros y unidades de guerra y levantar los planos del litoral de la Costa". Esta acción de apoyo fue resaltada por el presidente Leguía en el indicado *Mensaje* en los términos siguientes: "El Ramo de Marina ha experimentado importantísimo impulso con el establecimiento en Ancón de la Escuela de Hidroaviación, regentada por especialistas, cuya labor al servicio de entusiastas alumnos, promete prácticos e interesantes resultados a corto plazo".

Sobre la aviación naval –interés del presente acápite– Jorge Basadre (2005) señala que durante el Oncenio se pueden distinguir dos etapas bien marcadas y sucesivas: una de iniciación embrionaria (entre 1920 y 1923) y otra de organización y progreso (a partir de 1924). A lo largo de ambas etapas, la Escuela de Hidroaviación de Ancón destacó como una institución académica cuyo avance siguió los vaivenes propios de cada momento como veremos a continuación.

Como preámbulo a su establecimiento oficial en 1921, ocurrieron algunos hechos que bien vale la pena consignar sucintamente en las líneas que siguen. Por Decreto Supremo de 20 de enero de 1920, el presidente Leguía creó la mencionada Aviación Naval; simultáneamente, asignó como asiento operativo de la Hidroaviación la isla de San Lorenzo, pero después se vio la inconveniencia del lugar para el uso de los hidroaviones y botes voladores. Seis días después, se creó el indicado Cuerpo de Aviadores Navales a través del siguiente dispositivo que consigna Garaycochea (T. 1, pp. 162-163):

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Considerando:
Que es necesario atender a la inmediata formación del Cuerpo de Aviadores Navales, a cuyo cargo debe encomendarse el manejo y conservación del material e hidroaviones adquiridos últimamente por el Supremo Gobierno
Decreta:
Art. 1.– Créase el Cuerpo de Aviadores Navales de la Armada Nacional.
Art. 2.– El Ministerio de Marina procederá a contratar, por ahora, al personal técnico necesario para su formación; y
Art. 3.– Dictará todas las medidas conducentes a su instalación y reglamentación orgánica.
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiséis días del mes de enero de mil novecientos veinte.

A. B. LEGUÍA
JUAN M. ONTANEDA".

Con fecha 15 de marzo del mismo año, por Resolución Suprema, no solo se dispuso la instalación de la Escuela de Hidroaviación en la indicada isla de San Lorenzo, sino que también se establecieron las reglas para el ingreso al plantel, el Plan de Estudios y las pruebas correspondientes. Dice así el texto en su versión original:

"Lima, 15 de marzo de 1920.
Visto lo propuesto por el Jefe del Servicio de Hidroaviaciòn:
SE RESUELVE:
La Escuela de Hidroaviación funcionará en la Estación de la isla de San Lorenzo, con el personal determinado por Resolución Suprema de 1º 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:









El Ministro de Marina, ingeniero Málaga Santolalla, realizó, en compañía del Jefe del Estado Mayor de Marina, contralmirante Woodward, detenida visita a la Escuela de Hidroaviación, en Ancón, quedando complacido del excelente estado en que se halla. (*Variedades*. Lima, 13 junio 1925).

Reglas para el ingreso

1º.– Para ingresar al servicio de Hidroaviación como Oficial alumno, se requiere ser Teniente 2º, Alférez de Fragata o Guardiamarina de la Armada o del Cuerpo de Maquinista, con un año de servicio cuando menos.

2º.– 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.

3º.– Los candidatos serán sometidos a un examen físico ante una Comisión compuesta del Director del personal, del de Sanidad, del Jefe y 2º Jefe del Servicio de Hidroaviación, 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.

4º.– 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.

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

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

Plan de Instrucción

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

1º.- Escuela de tierra. Periodo A

a. Hidroaviones. Conocimiento de los diversos órganos de un hidroavión, 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 hidroaviación. Problemas de navegación aérea.
e. Telegrafía. Mandar y recibir mensajes con una velocidad de quince palabras por minuto.
f. Fotografía. Tomar fotografías satisfactoriamente

2º.- Escuela aérea. Periodo B

a. Pilotear con doble comando
b. Pilotear solo

Periodo C

a. Pilotear en formación de combate
b. Aterrizajes en circunstancias variadas
c. Volar entre las nubes, sin instructor

Periodo D

a. Fotografía. Tomar fotografías en el aire
b. Ametralladoras. Ejercicios de tiro en el aire, sobre blanco en tierra
c. Telegrafía. Comunicación 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 hidroavión.
a. Aviación nocturna. Vuelos y reconocimiento de noche

8º– La duración del Periodo de instrucción A. será de un mes.
9º– La de los demás Periodos dependerá de las aptitudes de cada uno de los alumnos; los que demuestren no tenerlas, serán consultados por el Jefe del Servicio, para ser devueltos al Servicio General de la Armada.

Pruebas:

10º.– Las pruebas para obtener el Diploma de Piloto, se harán al final de cada Periodo, debiendo anotarse sus resultados en la libreta personal, cuyo modelo se adjunta, de que deberá proveerse a cada alumno y que se declara reglamentaria.
11º.– 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

(Fdo).– ONTANEDA".

Ese mismo día 15 de marzo, por otra Resolución Suprema, se determinó el distintivo para el personal de hidroaviación. Aquí el texto:

"Lima, 15 de marzo de 1920
Siendo necesario determinar el distintivo que debe usar el personal de Marina que presta servicios en la Hidroaviación;
Se resuelve:
1.– El personal de la Marina que tenga diploma de piloto de Hidroaviación, usará una insignia bordada de oro, constituida por un escudo nacional con un ala a cada lado, de acuerdo con el modelo adjunto.
2.– Esta insignia se usará encima de la cartera del bolsillo del lado izquierdo del pecho.
Comuníquese y regístrese
Rúbrica del Presidente de la República

ONTANEDA".

Semanas después (Resolución Suprema de 19 de abril), se autorizó a la Dirección de Administración de la Marina celebrar un contrato con la casa P.L. Batcheler and Company para la construcción de los hangares, plataforma anterior y vías de deslizamiento en el puerto de Ancón, en beneficio de la Escuela de Hidroaviación. El día 30 del mismo mes, la Dirección General de Marina (a cargo del capitán de navío Augusto Loayza) remitió la propuesta de la mencionada casa y los dos presupuestos presentados por ella.

Un mes después, por Resolución Suprema de 3 de mayo, se creó el Servicio de Hidroaviación de la Armada Nacional, reemplazando en denominación al Centro de Hidroaviación (Fernández Prada, 1969). Ese mismo día, por Resolución Ministerial, se convocó a concurso para ingresar a la Escuela de Hidroaviación. Con fecha 25 del indicado mes, se autorizó a la Dirección de Administración para proceder a celebrar el

contrato con la Compañía Anónima de Alumbramiento Eléctrico de Ancón, para la instalación de 20 focos de luces en el local del Servicio de Hidroaviación. Al día siguiente, se estableció que el Ferrocarril Central del Perú "transportara los materiales para el indicado Servicio y le proveyera de agua de manera permanente" (Garaycochea, T. 2).

A todos estos dispositivos, siguieron una serie de resoluciones y leyes que reflejaron el interés tanto del propio mandatario como del flamante ministro Juan M. Ontaneda por el tema de la aviación naval.

Obviamente, la creación del Servicio de Hidroaviación, del Cuerpo de Aviadores Navales y de la propia Escuela de Hidroaviación –refiere Laguerre (2015)– requirió desde un inicio la contratación de personal especializado como fue el caso de los mecánicos de aviación Willard Wheeler, Walter A. Jagielski (polaco) y John Powers asimilados como guardiamarinas. Asimismo, de Benjamín Roesweber, quien, junto a Evan L. Evans, Graham S. Masson (estadounidenses) y Walter C. Simon (inglés), fueron asimilados como tenientes primero. De igual forma, se contrató al capitán de corbeta de la Aviación Inglesa, Frederick Barr; el contrato fue firmado por Frank B. Freyer en representación del Estado peruano. El contrato duró apenas tres semanas por el incumplimiento del contratado. Otros oficiales fueron contratados y asimilados, como fue el caso del teniente Paul Moisseff Muspratt de la Armada Rusa y del maquinista de primera clase de la marina mercante italiana Miguel Tauro, quien fue asimilado con el grado de capitán de corbeta[40].

Por cuenta de la Peruvian Corporation y en representación de la Empresa "Handley Page" –agrega dicho autor– llegaron tres botes voladores y cuatro mecánicos ingleses, los que armaron esos aparatos en el propio balneario; dos adquirió el gobierno peruano y los bautizó con los nombres de *Patillo* y *Guanay*, siendo padrinos el presidente Leguía y la señora Mary Cooper, esposa del gerente de la Peruvian. Para tal ocasión, se hicieron vistosas demostraciones de vuelo, volando como pasajeros los indicados personajes, convirtiéndose la señora Cooper en la primera mujer en el Perú que cruzó los aires.

En mayo de 1920 se nombró la plana mayor de la recién fundada Escuela de Hidroaviación con su respectivo alumnado. La relación fue la siguiente:

Director: Capitán de corbeta Juan Leguía Swayne
Subdirector: Teniente 1° Jorge Gutiérrez

Instructores: Teniente 1° Walter C. Simon (inglés); tenientes primero Rec Wales y Graham S. Masson (norteamericanos)
Jefe de Mecánicos: Alférez de fragata Walter A. Jagielski (polaco)
Ayudante de talleres: Alférez de fragata James Hall
Alumnos: Teniente 2° Víctor M. Ontaneda Menacho
Alférez de fragata Carlos Zegarra Lanfranco
Alférez de fragata Armando Zamudio Colmenares
Guardiamarinas Carlos Washburn, José C. Villanueva, Carlos Huget, Guillermo Cornejo, Carlos Hildebrandt, Enrique Van Hert, Augusto Correa e Ismael Pro.

Quedó establecido que el director de la Escuela "sería el responsable, ante el Jefe del Estado Mayor General de Marina, no solo de la organización y eficiencia del personal y de los materiales de la institución, sino también de las operaciones de las fuerzas aéreas de la Armada". Por otro lado –según refiere Laguerre (2015)– los cinco especialistas arriba mencionados (de diferentes nacionalidades) se encargarían, con el apoyo de la casa P. L. Batcheler y Cía., de poner en funcionamiento los hangares y varaderos de la Escuela, mientras se establecía la base de hidroplanos en la isla de San Lorenzo "respondiendo a consideraciones técnicas y geográficas expuestas por oficiales como el teniente 1° José F. Barandiarán". La instrucción e implementación de estos ambientes tuvo un costo de 6 480 libras peruanas. Según el mismo autor, la selección tanto del personal de guardiamarinas como de los alumnos de la Escuela de Hidroaviación estuvo a cargo del Ministerio de Marina. Los grados permitidos para ser admitidos fueron los de teniente segundo, alférez de fragata y guardiamarina, tanto de Guerra como del Cuerpo de Maquinistas con un mínimo de un año de servicios.

Con fecha 9 de julio de 1920, el Congreso Regional del Norte, reunido en la ciudad de Chiclayo, dio una ley concediendo una beca de estudios a los jóvenes del departamento de Loreto tanto en la Escuela de Aviación como en la Escuela de Hidroaviación, con las respectivas subvenciones en alimentación y vestuario. El dispositivo aprobado por el Ejecutivo el 23 de agosto dice así:

"Considerando:

1. Que el departamento de Loreto, por su dilatado territorio y su peculiar situación geográfica, limítrofe con la mayor parte de las naciones fronterizas con el Perú, requiere para su buen servicio administrativo y fácil vigilancia de sus fronteras, una segura y rápida policía;
2. Que los ríos de la red fluvial del Amazonas no son traficables en su mayor parte, en la estación de verano, principalmente en sus cabeceras o nacimientos y por tal circunstancia no podrían prestar ningún servicio eficaz a la navegación, en caso de un conflicto;

Ha dado la Ley siguiente:
Artículo 1°.– Créase en las Escuelas de Aviación e Hidroaviación, respectivamente, una beca en cada una de ellas para los hijos del departamento de Loreto.
Artículo 2°.– Vótase en el Presupuesto General de la República, en el pliego del Ministerio respectivo, la suma de Lp. 500 destinada al sostenimiento de dichas becas.
Artículo 3°.– Estas becas se concederán, previos los concursos que se promuevan, entre los postulantes que acrediten ser de cualquiera de las provincias del departamento.
Artículo 4°.– Los agraciados serán remitidos, sin gravamen alguno para ellos, a la Capital, donde tendrán gratuitamente instrucción, alimentación y vestuario.
Artículo 5°.– Los becarios que, conforme a esta Ley, obtengan el brevete de pilotos aviadores, están en la obligación de prestar sus servicios durante cuatro años forzosos, preferentemente en la región de la Montaña.
Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario para su cumplimiento.
Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Regional del Norte, en Chiclayo, a los nueve días del mes de julio de mil novecientos veinte".

Con fecha 14 de diciembre de 1920, el Ministerio de Marina firmó un contrato de arrendamiento con Virgilio Guerinoni (propietario de un espacioso inmueble ubicado en Ancón) a fin de que él sirviera como local de la Escuela de Hidroaviación (Garaycochea, T. 2, pp. 308-309). Sin embargo, el arrendatario (a tenor del oficio que transcribimos) no cumplió oportunamente con el pago correspondiente, pues recién el 14 de julio del año siguiente, a solicitud del propietario, se ordenó la cancelación de lo adeudado. Aquí el texto de la Resolución Ministerial con la rúbrica del ministro Lauro A. Curletti:

"Vista la solicitud adjunta de don Virgilio Guerinoni, propietario de la casa que ocupa en Ancón la Escuela de Hidroaviación y estando a los informes emitidos
Se resuelve:
Autorízase a la Dirección de Administración de la Marina la cancelación al recurrente de contrato de arrendamiento de la expresada casa por el término de un año a partir del mes de diciembre del año pasado hasta el 30 de noviembre del año en curso, por la merced inductiva de veintinueve libras peruanas mensuales que serán abonadas de la partida considerada en el ajustamiento del Servicio de Hidroaviación para el arrendamiento de casa, debiendo la Jefatura del Servicio de Hidroaviación abonar al Señor Guerinoni, del depósito que tiene en caja, los arrendamientos correspondientes desde el mes de diciembre hasta la fecha, que se adeuda al expresado Señor"[41].

La inauguración oficial de la Escuela de Hidroaviación ocurrió el 27 de enero de 1921. A esta actuación solemne –señala la *Revista de Marina* de esos días– concurrió el Presidente de la República acompañado de los ministros de Estado, jefes y

oficiales del Ejército y de la Armada y de numerosas personas pertenecientes a los principales círculos diplomáticos, políticos y sociales de la capital y del aristocrático balneario. Asimismo, se dispuso que los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* se constituyesen en Ancón el citado día para el respectivo saludo. Leída la *Memoria* correspondiente por el director del plantel, capitán de corbeta Juan Leguía y declarada su inauguración por el mandatario, "los alumnos practicaron brillantes ejercicios de todo orden, con todos los aparatos de que disponía la Escuela. Los hidroaviones, en los diferentes vuelos, fueron piloteados exclusivamente por los oficiales y alumnos, sobresaliendo las atrevidas maniobras del teniente Estremadoyro y del alférez Zamudio. La concurrencia se retiró una vez concluida la ceremonia de que damos cuenta, gratamente impresionada por el adelanto alcanzado entre nosotros, en tan poco tiempo, en este nuevo servicio, auxiliar poderoso de la Marina, y cuyo porvenir, es para nosotros, factor que ofrece importancia especialísima" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, enero- febrero-marzo de 1921. Año VI, N° l).

A los pocos días de la inauguración oficial de la flamante Escuela, ocurrió un hecho trágico que enlutó a la familia naval y que conmovió a la opinión pública capitalina. El 2 de febrero, cuando intentaba dirigirse a la Base de Ancón, cayó en el mar del Callao con su máquina el guardiamarina Carlos Huget con quien –en frase de Basadre– se inició "el martirologio de la aviación naval peruana". Otros dos casos similares se mencionan en las páginas subsiguientes.

En mayo de ese mismo año 1921, se otorgaron los brevetes de pilotos a Carlos Washburn, Gustavo Cornejo, Armando Zamudio, Jorge Alva, Ismael Pro, Leonardo Alvariño, Carlos de la Jara y José Estremadoyro; y brevetes de especialistas a Carlos Zegarra, José Villanueva y Juan Romano.

En el último trimestre de ese año, la crisis económica de la posguerra que el mundo experimentó se dejó sentir también en nuestro país por un buen tiempo. La institución naval, obviamente, no fue una excepción. En efecto, los Decretos Supremos de 25 de setiembre y 16 de octubre de 1921, estuvieron orientados a la reorganización del Servicio de Hidroaviación; sin embargo, el motivo era otro. Con el pretexto de nuevas construcciones –señala Fernández Prada (1969)– dichos dispositivos causaron una verdadera inercia en nuestra incipiente aviación naval; las actividades, sobre todo de vuelo, sufrieron una disminución considerable por falta de material aéreo e imposiciones de su propia reorganización.



Mr. Simmons y el piloto alférez Armando Zamudio.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 21 de octubre 1921).

El 15 de noviembre del indicado año, el gobierno dictó un precursor decreto (Fernández Prada lo califica de magnífico) con el cual ubicó al Perú, con respecto a su soberanía aérea, en condición semejante al de las naciones más adelantadas del mundo. El dispositivo (consignado por dicho autor) dice:

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Considerando:

Que el Estado tiene teóricamente derecho absoluto de propiedad sobre el espacio aéreo que domina el territorio y que, en la práctica, es indispensable que ejerza la soberanía de su empleo, por lo menos hasta donde sus derechos de conservación y seguridad lo exijan;

Que si bien el Instituto de Derecho Internacional en su sesión de 1906 declaró que el espacio era libre, reconoció, sin embargo, como no podía dejar de ser, que los Estados tienen sobre él, así en tiempo de paz como de guerra, los derechos necesarios a su conservación; y

Que mientras se hace la ratificación de las bases de la Convención Internacional de la Navegación Aérea de 13 de octubre de 1919, que fija reglas generales, es urgente determinar las restricciones que para la navegación exija el interés nacional.

Decreta:

1. La navegación aérea, en globos, dirigibles o aviones de propiedad pública o particular procedentes de otro país, queda prohibida a menos de tres mil metros sobre cualquiera de las partes del territorio nacional y sobre la zona de protección constituida por una faja de doce mil metros a contar de sus costas o de las obras de defensa instaladas sobre sus riberas marítimas o fluviales.
2. Cualquier aeronave de otra Nación, de propiedad pública o particular, que contravenga a las disposiciones del artículo anterior, será sospechosa de espionaje y podrá en consecuencia, ser perseguida y capturada mediante el empleo de la fuerza y los que la tripulan serán sometidos a juicio para los efectos de la sanción a que hubiere lugar.
3. No obstante, las disposiciones del artículo 1°, el vuelo sobre territorio nacional y dentro de la zona de protección será permitido a las aeronaves extranjeras, cuando hagan viaje en tránsito, siempre que exista autorización oficial previa que podrá otorgarse conocido que sea el objeto y término de viaje. El descenso voluntario en territorio nacional solo podrá hacerse mediante permiso anticipado y en el lugar y por el tiempo señalado.
4. En caso de descenso involuntario, las autoridades políticas o militares más próximas visitarán las aeronaves y levantarán una sumaria información para constatar la causa que lo hubiera motivado. Podrá ordenarse la detención de la aeronave y de sus tripulantes para los efectos del artículo 2°, si de la investigación aparece sospechoso el descenso. Siendo este justificado, la aeronave partirá inmediatamente después de subsanada la causa del descenso.
5. Los daños que produzca al aterrizar una aeronave extranjera serán de responsabilidad del propietario de ella, sea voluntario o involuntario el descenso. Mientras no se indemnicen esos daños o se garantice suficientemente el pago, la aeronave será detenida.

6. Los Ministros de Estado en los despachos de Relaciones Exteriores, de Gobierno, de Guerra y de Marina, quedan encargados del cumplimiento de este Decreto y de hacerlo circular y publicar"[42].

Al año siguiente, la Resolución Suprema de 23 de julio de 1923 estableció lo siguiente:

"Teniendo en consideración:

Que mientras se crea el Cuerpo de Aviación Militar, los oficiales de la Marina de Guerra que actualmente prestan sus servicios en la Estación de Hidroaviación de Ancón, se encuentran tan solo en la condición de destacados.

Que hay evidente interés en que los mencionados oficiales no pierdan la práctica de sus conocimientos profesionales.

Que debiendo llevarse a cabo en la citada Estación trabajos de importancia, durante un periodo no podrá darse la instrucción de vuelo correspondiente; por lo tanto, momentáneamente se hace innecesaria la presencia de todos los oficiales de Marina en la Estación de Hidroaviación, estableciéndose un turno entre ellos para la práctica de la profesión.

Se resuelve:

1. Los oficiales de la Marina de Guerra, teniente 1° Roberto Velasco, teniente 2° Armando Zamudio, alférez de fragata Augusto Correa y guardiamarina Pedro Canga, que actualmente prestan servicios en la Escuela de Hidroaviación, pasarán a órdenes del Ministerio de Marina, a fin de efectuar un periodo de práctica en los buques de la Armada.
2. El pago de sus haberes lo hará la Contaduría del Ministerio de Guerra, con cargo a la partida del Servicio General de Aviación Militar.
3. Durante ese periodo se llevarán a cabo en la Estación de Hidroaviación las obras proyectadas por la Dirección del Servicio General de Aviación Militar"[43].

En Ancón –señala Fernández Prada (1969)– solo quedaron los alféreces Carlos Washburn Salas y José Villanueva Pinillos a cargo del material aéreo y al cuidado de los edificios, hangares y otras instalaciones. En cuanto a los trabajos proyectados a que aludía la indicada Resolución Suprema, ellos –como ya se dijo– nunca se llevaron a cabo "debido a la fuerte restricción del plan económico nacional y, por ende, de la difícil situación económica por la que atravesaba el Servicio General de Aviación Militar".

En esas condiciones, se llegó al mes de noviembre de 1923 cuando por Decreto Supremo del día 9, no solo se estableció la reorganización total del Servicio de Hidroaviación, sino que nuevamente se determinó que la Estación de Hidroaviación de Ancón pasara al control del Estado Mayor General de Marina como había sido antes. Aquí el texto del dispositivo:

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Considerando:

1. Que es necesario propender al completo desarrollo de la Escuela de Hidroaviación de Ancón;
2. Que la experiencia ha demostrado la necesidad de que la mencionada Estación dependa directamente del Ministerio de Marina para los efectos de la administración e instrucción técnica de los pilotos; y



El caballito de Mr. Simmons en viaje a Lima.



El piloto alférez de fragata Augusto Correa, en el receptor de la inalámbrica.



El médico de la Escuela doctor Juan Silva Velásquez y el farmacéutico don J. Gaviria.



La carpintería a cargo del maravilloso maestro don Gonzalo Vásquez.



Un motor Liverty reparado en la Escuela.



El teniente Ontaneda haciendo funcionar una ametralladora aérea.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 21 de octubre de 1921).

3. Que razones del mejor servicio aconsejan volver a la primitiva organización;

Decreta:

1. La Estación de Hidroaviación de Ancón volverá a depender del Ministerio de Marina, bajo el control del Estado Mayor General de Marina.
2. Los gastos de sostenimiento de la mencionada Estación correrán a cargo del Ministerio de Guerra durante el presente ejercicio presupuestal, el que girará con cargo a las partidas consignadas en el pliego de Guerra con ese objeto, de acuerdo con los pedidos que le formule el Ministerio de Marina.
3. El personal de pilotos y alumnos que prestan servicio en la Hidroaviación estará compuesta de Oficiales de Guerra e Ingenieros de la Armada que figurarán en el Escalafón de sus respectivos Cuerpos, sujetándose para sus exámenes y ascensos a las disposiciones vigentes para los Oficiales de dichos Cuerpos.
4. Queda suprimido el Cuerpo de Oficiales de Aviación a que se refiere el Decreto de 26 de enero de 1920. Los Oficiales que hayan obtenido despachos especiales de dicho Cuerpo, para volver a los de su origen, deberán rendir el examen profesional correspondiente. La clase y antigüedad de esos Oficiales será la que hubieran obtenido para seguir sirviendo en su cuerpo de origen.
5. Los Oficiales que presten servicios en la Hidroaviación tendrán los mismos goces y prerrogativas que los Oficiales que sirvan en otros empleos y gozarán además de las gratificaciones acordadas para la Aviación.
6. Quedan derogados el Decreto Supremo de 22 de agosto de 1921 sobre embarque de Oficiales, así como el de 25 de setiembre y 16 de octubre del mismo año sobre organización de la Hidroaviación y todas las disposiciones que se opongan al presente".

Razones de funcionalidad en las áreas administrativas y técnicas –dice Laguerre (2015)– llevaron a tomar esta decisión. Por estos días, la *Revista de Marina* en su edición de noviembre-diciembre (año VIII, N° 6, pp. 716-722) publicó un interesante artículo del teniente 1° José Félix Barandiarán intitulado "Nuestro Servicio de Aviación" y en el que, con argumentos técnicos, geográficos y humanos, el autor defendía la idea de que tanto la Escuela de Hidroaviación como la Estación de Hidroaviación deberían estar en la isla de San Lorenzo y no en Ancón. Con ello, no solo contradecía a los partidarios de la tesis contraria, sino que abría una polémica de larga duración. Aquí su contenido tal como aparece en la referida publicación:

> "La reciente adquisición de nuevos hidroaviones, hace de actualidad el estudio de cuál es el lugar más apropiado para Estación de Hidroaviación. El que esto escribe desconoce las razones que ha habido para elegir el balneario de Ancón como centro de aviación de la Marina, sin hallar ninguna que justifique tal elección. Instalada en ese puerto la Escuela de Hidroaviación, sus funciones han ido extendiéndose hasta constituir, no ya 'Escuela', sino 'Estación de Hidroaviación'. La llegada de nuevos aparatos trae como consecuencia la construcción de más hangares,

cuarteles y demás accesorios necesarios, y, si como es de esperarse, se concede a la aviación en el Perú la importancia que debe dársele, estas construcciones irán en aumento; se irán creando así intereses cada vez más fuertes que después, cuando convencidos de la mala elección de ese lugar, querramos cambiarlo, será difícil y costoso romper. En este artículo trataré de probar que Ancón no es conveniente para 'Estación de Hidroaviación', y que el mejor lugar para su instalación es dentro de la bahía del Callao, en la isla de San Lorenzo. Se me ha dicho que razones técnicas han determinado la elección de Ancón. Tales razones, tratándose de la hidroaviación, se reducen a dos principales: Estado del mar y estado de la atmósfera. Lo primero no tiene ninguna influencia puesto que el mar es igual y constantemente tranquilo, tanto en Ancón como en el Callao, encontrándose también en San Lorenzo playas mansas de arena y con espacio suficiente para hacer todas las instalaciones necesarias en tierra. Del estado de la atmósfera parecería inútil hablar tratándose del Perú, donde las tempestades son desconocidas, llegando a alcanzar el viento rara vez la fuerza 5 de la escala de Beaufort, y cuando se ha visto, especialmente durante la guerra, volar aparatos en toda clase de tiempo; pero se ha dicho que en la isla soplan fuertes vientos arranchados que harían peligrar la estabilidad de los aviones. Esto es en parte verdad, porque los vientos que soplan del mar chocan contra el macizo de la isla y se elevan precipitándose enseguida hacía la bahía por entre las abras de los cerros; pero tales rachas a más de que no son tan violentas como quieren decir, tienen corta extensión, pues al encontrarse, a poca distancia de la isla, con la masa de aire que viene por el Boquerón se confunden y pierden en ella, quedando toda el área de la bahía sometida al mismo régimen uniforme de vientos; bastaría por consiguiente para salvar esta dificultad que los aparatos se elevaran y descendieran a algunos cientos de metros lejos de la playa. Este sería el único inconveniente técnico, si es que es inconveniente, que por otra parte no pasa de una hipótesis, pues no se ha hecho de ello ningún estudio teórico ni experimental.

Pasemos ahora a estudiar las ventajas que tendría instalar la Escuela en la isla. Todos los países procuran instalar sus escuelas militares alejadas de las poblaciones, tratando de evitar con ello distracciones y compromisos a los alumnos, que se traducen muchas veces en excesos dañinos a la salud, cuyo perfecto estado de conservación es indispensable en el aviador. Como ejemplo de adecuada instalación tenemos la de la Escuela de Hidroaviación de los Estados Unidos en la bahía de Pensacola, procurando alejar a sus alumnos de los centros poblados. Colocada la Escuela en la isla de San Lorenzo los alumnos no tendrían más distracciones, mientras no están francos, que las que pueden procurar la vida natural, lo que se traduciría en beneficio para sus estudios y para su salud, que es también la de la Patria. Por otra parte, siendo Ancón un lugar que carece de toda clase de recursos, hasta de agua, se hace necesario llevar todo por ferrocarril, y, a parte del gasto que esto significa en pasajes y fletes, hay el inconveniente, desgraciadamente frecuente ahora en el país, de las huelgas que, paralizando el tráfico ferroviario, traen como consecuencia una desorganización general. En la isla viven ya algunos cientos de hombres que son atendidos en todas sus necesidades por la Marina, y con la misma facilidad puede atenderse a un centenar más. La instalación de talleres en la isla que se está llevando a cabo podría servir para reparar

averías y conservar en perfecto estado los aparatos. Para terminar este acápite haré notar que, en caso de accidente, que son más frecuentes entre el personal que está aprendiendo, transcurrirían por lo menos dos horas, antes de que la víctima encuentre adecuada asistencia de una clínica u hospital, tiempo que se reduce a media hora si el accidente ocurre en el Callao.

Hasta aquí nos hemos ocupado solo de la Escuela de Hidroaviación: pero, lo que al principio fue Escuela se ha convertido después en Estación de Hidroaviación. Si tratándose de la primera, que se concreta solo a la enseñanza podría decirse que las razones técnicas, que los profanos en el arte del vuelo, no conocemos sobre todo; tratándose de la segunda, que es la aplicación de esas enseñanzas a la guerra, las razones estratégicas están sobre toda otra y su estudio cae bajo el dominio absoluto de la Marina.

Para fijar las ideas precisemos el rol que juega la aviación en una guerra naval, y al efecto nada nos puede servir mejor que las recientes conclusiones de la Junta de Expertos de Aviación y de Marina Americana reunida especialmente para dictaminar en este asunto y que puede resumirse así: 'La aviación aplicada a la guerra naval vale poco por sí sola, siendo en cambio de gran valor como auxiliar de la Marina'. Entre las principales misiones que actualmente puede encomendarse a la aviación en la Marina, se hallan: la de exploración, operación en la que no tiene rival, dada su velocidad y gran radio de alcance visual; la de spotting, principalmente en los combates a gran distancia o cuando el enemigo se oculta tras de cortinas de humo; el bombardeo de buques y bases enemigas de la costa; la de localizar y destruir campos de minas y de submarinos; y por último tiene la misión de oponerse a la realización de iguales cometidos por los aviones enemigos.

Como se ve por este ligero resumen, las actividades de la aviación en el mar están íntimamente ligadas a las de la flota, y la idea actual es tratar de hacer de ella un arma tanto del buque como puede serlo la artillería o la telegrafía. Toda acción que tienda por lo tanto a separar estas dos ramas ira en contra del verdadero rol de la aviación, y por ese mal camino marcharíamos al instalar la Estación de Ancón, alejada de todo contacto con la Marina; instalada en el Callao la endoctrinación de conjunto, moral y material, sería más factible y a ello debemos tender desde ahora, pues 'lo que no se consiguió en largos años de paz no se podrá conseguir en los días de la guerra'.

El Callao es no solo actualmente la base de nuestra Escuadra, sino que por razón de su situación ha tenido que ser fortificado y seguramente lo será aún mejor en el futuro; nada más lógico, pues, que colocar al amparo de sus defensas los hangares y aparatos de Hidroaviación, en vez de dejarlos en Ancón expuestos al ataque de cualquier buque enemigo que en un momento podría reducir a cenizas todos los elementos de nuestra defensa aérea naval. Tal como están las cosas, podría adoptarse dos soluciones en caso de guerra: o dejar la Estación en Ancón separada del núcleo central de la defensa, o recién en esa hora de peligro comenzaríamos a trasladarla al Callao, gastando tiempo y dinero precisamente cuando el país necesita de todas sus energías para su defensa.

Pero supongamos que los Hidroaviones pudieran permanecer en Ancón sin ser molestados; ¿de qué nos servirían estando en ese lugar? Es de creerse que en caso de una guerra el Callao sería atacado; al presentarse



Escuela de Hidroaviación de Ancón. (*Variedades*. Lima, 6 de agosto 1921).

> las fuerzas enemigas llamaríamos a los Hidroaviones para que auxiliaran a la defensa, los cuales se presentarían un cuarto de hora después, cuando ya los aviones enemigos han tenido tiempo sobrado para descargar todas sus bombas. Para tener una estación así constituyendo más bien una fuente de intranquilidad que de defensa, mejor es no tenerla.
> Como dije al principio no se ha hecho un estudio serio de la posibilidad de instalar la Hidroaviación en San Lorenzo. Bien valdría hacer tal estudio, y, si como creo no hay nada que se oponga a ello, empezar en el día la construcción evitándose nuevos gastos inútiles en Ancón y orientando la Hidroaviación en su rol de poderoso auxiliar de la escuadra y complemento indispensable de la defensa del Callao".

Al iniciarse el año 1924, puede afirmarse que comenzó un largo y arduo trabajo de reconstrucción de la aviación naval para dar paso a un periodo de transformación y de reorganización en Ancón. Así lo confirman diferentes testimonios de la época. "Al empezar el año 1924 –dice Fernández Prada– nada o casi nada quedaba de lo que dimos en llamar la 'primera época de la Aviación Naval'. La Estación de Hidroaviación, devuelta por el Ministerio de Guerra al de Marina, no era ni la sombra de lo que fue a principios de 1921. Un local con las construcciones paralizadas, con solo dos antiguos botes voladores Curtis-Seagull en precarias condiciones de conservación, con su antigua dotación reducida por economía y, por último, con todo el grupo de aviadores navales que en ella se formaron, embarcados a bordo de las unidades de la Escuadra. Quedaba, pues, todo por hacer".

De este modo, se iniciaba la segunda etapa de la aviación naval que Basadre menciona para el Oncenio. Pero esta vez, directa e inmediatamente bajo la supervisión e influencia de la Misión Naval Americana, creándose aquí prácticamente una réplica organizativa, técnica y administrativa de la aviación naval estadounidense (Laguerre, 2015).

Esta labor, que a la larga repercutió en un enorme y positivo cambio, sin duda alguna, se debió al esfuerzo y empeño, principalmente, del capitán de fragata y aviador norteamericano Harold B. Grow, renombrado especialista en la materia. Nombrado el 21 de enero de 1924 jefe del Servicio de Hidroaviación de la Armada, dio los primeros pasos para la creación de la aviación moderna en el Perú, permaneciendo en tan alto cargo hasta el derrumbe del régimen leguiísta en agosto de 1930[44]. Al respecto, Laguerre (2015) agrega: "En el desarrollo de las adquisiciones navales, así como de la doctrina de guerra naval y la forma cómo enseñar a los alumnos de la aviación naval, se aprecia la clara influencia del capitán de fragata de la Misión Naval Americana, Harold B. Grow"[45]. Su colaborador cercano, el capitán de corbeta

Ben H. Wyatt, fue nombrado jefe de la Escuela de Hidroaviación de Ancón. Con ambos, quedaba atrás, pues, la época en que Ancón estuvo en manos del teniente 1° Walter Simon y sus colaboradores.

Una de las primeras necesidades identificadas por Grow con carácter prioritario fue –en opinión del citado autor– la de formar técnicamente a oficiales peruanos en el mantenimiento de los hidroaviones; para ello, se autorizó enviar a un capitán de corbeta (ingeniero) a capacitarse en Estados Unidos. Permaneció dos años en la Estación Aeronaval de Hampton Roads y continuó su perfeccionamiento teórico en el Massachusetts Tecnological Institute (MIT). El comandante Grow había expresado públicamente "que el personal necesario para pilotear la Fuerza Naval Aérea, debía ser gente de mar, conocer de navegación, ser particularmente buen artillero, conocer de bombas y cómo emplearlas, ser táctico y, además, ingeniero de primera clase" (citado por Laguerre, 2015). Por estos días, la *Revista de Marina* escribió: "La adusta figura del comandante Harold B. Grow, va tomando confianza en el Perú. Su presencia en nuestro país es símbolo de rectitud, honradez y trabajo".

Simultáneamente a la indicada medida y a las mejoras anunciadas por Grow para reflotar la Estación de Hidroaviación de Ancón, se llevaron a cabo otras acciones. Por ejemplo, para atender a las labores de vuelo y al servicio de mantenimiento de los aviones, se contrataron los servicios del prestigioso y experimentado piloto-mecánico norteamericano Lloyd R. Moore, exjefe instructor de vuelos de la antigua Escuela de Aviación Civil de Bellavista; se le destacó a la indicada Estación por Resolución Suprema de 31 de enero de 1924. En la misma fecha –agrega Carlos A. de la Jara (1975)– fueron contratados también los servicios del mecánico de aviación Walter A. Jagielski de nacionalidad polaca ya mencionado anteriormente. Ambos se abocaron al trabajo de armar los cinco botes voladores del tipo Hs-21Hs adquiridos a fines de 1923 y destinados al entrenamiento de los aspirantes a pilotos. El 30 de mayo del año siguiente, se dio a conocer el monto (gastos) de traslado de Nueva York al Callao de los cinco motores adquiridos (Garaycochea, T. 3, p. 668). Semanas después (por Resolución Suprema de 7 de julio de 1924), se autorizó al Ministerio de Marina para contratar con la Boeing Airplane Company de Seattle (Washington), la adquisición de tres hidroaviones de entrenamiento tipo NH-1 con enfriamiento "Wright" por aire J-4. El monto ascendió a 50 000 dólares y fue depositado en la sucursal peruana del National City Bank. Aquí el texto consignado por Garaycochea (T. 3, p. 689):

> "Lima, 7 de julio de 1924
> Siendo necesario para la defensa nacional proveer al Servicio de Hidroaviación de elementos eficientes y óptimos para el aprendizaje
> Se resuelve:
> Autorízase al Ministerio de Marina para contratar con la 'Boeing Airplane Company' de Seattle, Washington, la adquisición de tres hidroaviones de entrenamiento tipo NH-1 con enfriamiento 'Wright' por aire J-4.
> Para los efectos de esta Resolución, el Tesoro Nacional retirará de la Caja de Depósitos y Consignaciones, de los fondos que se encuentran depositados en cumplimiento de la Ley de Defensa Nacional N° 4936, la cantidad de cincuenta mil dólares ($ 50 000) y la depositará en la sucursal en esta ciudad del National City Bank con la que se atenderá el pago a la Boeing Airplane Company
> Comuníquese y regístrese
> Rúbrica del Presidente de la República
>
> *CASANAVE".*

Por estos días, el comandante Charles G. Davy (integrante del Estado Mayor General de Marina) informó a la Oficina de Inteligencia Naval de su país que la construcción de la base aérea de Ancón (bajo la dirección de Grow) iba progresando satisfactoriamente, agregando que los vuelos de los alumnos se realizaban en H.S. Boat N° 130 y en el Seagull N° 115. Asimismo, el propio Jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante Clark H. Woodward, refiriéndose al estado de alistamiento de la hidroaviación, señaló que cinco oficiales dirigían las actividades de esta rama de la Armada en Ancón, donde contaban con una base con modernos equipos e infraestructura. El jefe era el comandante Grow, pero también era director de la Escuela de Hidroaviación (citado por Laguerre, 2015).

Al empezar el año 1925, puede decirse que el progreso y el afianzamiento de la Escuela de Hidroaviación era ya una realidad ponderada por propios y extraños. El cambio de metodología en la enseñanza, la innovación curricular establecida, la férrea disciplina implantada y la modernización de la infraestructura, eran claros exponentes de tan benéfica situación.

Para ese año –según la *Revista de Marina*– se encontraban en instrucción seis oficiales egresados de la Escuela Naval y otros seis procedentes de la reserva naval, todos "tuvieron que pasar por las mismas pruebas exigidas en la Marina de los Estados Unidos". A esta docena de alumnos, se agregaban los cadetes del 5° año de la Escuela Naval "quiénes en lugar de ir al Crucero de Verano, fueron enviados tres meses a la Escuela de Hidroaviación de Ancón". Los cursos –agrega dicha publicación– tenían mayor énfasis en conservación de máquinas, artillería

aérea y motores (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, 1925, N° 6, p. 819).

Por esta época, ocurrió un hecho particularmente importante para la hidroaviación naval en general: por primera vez se le asignó una función de carácter comercial vinculada a vuelos al interior del país. En efecto, mediante la Resolución Suprema de 27 de abril se autorizó al Ministerio de Marina para aceptar, cuando lo juzgase conveniente, aquellos requerimientos de las compañías comerciales o de las personas naturales que solicitaran los servicios de los aviones de Ancón para sus fines particulares. De acuerdo a este dispositivo –señala Carlos A. de la Jara (1975)– el indicado Ministerio procedió a formular la tarifa correspondiente, debiendo la Dirección de Administración de la Marina incluir en la Cuenta General de Hidroaviación el dinero que por este concepto fuera recaudado. De esta manera –agrega el indicado autor– se creaban para la Aviación Naval las rentas necesarias para su propio sostenimiento, a la par que los aviadores navales acumulaban mayores horas de vuelo, beneficiándose también tanto el Fisco como el comercio nacional. Era el comienzo, pues, del gran paso que daría en los años siguientes la hidroaviación naval al emprender vuelos de exploración y establecimiento de un servicio aéreo comercial a la montaña.

Como ya se mencionó anteriormente, a partir del martes 12 de mayo de 1925, el teniente 2° de la Aviación Naval, Gustavo Cornejo, empezó a dictar un curso sobre Hidroaviación a los cadetes de 6° año de la Escuela Naval. El curso fue dividido en cuatro partes:

1. Historia de la Aviación
2. Endoctrinamiento
3. Teoría del vuelo
4. Construcción de aparatos voladores

Días después (23 de mayo), la Comisión Principal de Presupuesto del Senado aprobó el proyecto enviado por el Ejecutivo a la Cámara de Diputados destinando "a la adquisición de hidroaviones y material de hidroaviación los sobrantes que dejen las partidas del Ramo de Marina del Presupuesto de 1924". El dictamen de dicha Comisión (integrada por Carlos de Piérola, Pío Max Medina, Antonio Castro y Eduardo Pardo Figueroa) fue el siguiente: "La Colegisladora envía al Senado, para su revisión, el proyecto en virtud del cual se destina a la adquisición de hidroaviones y material de hidroaviación, los sobrantes que, durante el ejercicio del Presupuesto General de 1924, dejan las partidas del Ramo de Marina. Este proyecto ha sido presentado

a la Cámara de Diputados por el Poder Ejecutivo, y la Comisión correspondiente lo acogió con entusiasmo por tratarse de una iniciativa eminentemente patriótica, porque atiende a la eficacia de nuestra Armada, incrementándola con las adquisiciones a que se contrae; por lo que opina vuestra Comisión, porque le prestéis vuestra aprobación". Sin debate, el texto fue aprobado por el Congreso.

De acuerdo a Carlos A. de la Jara (1975), durante el año 1925 quedó también establecida la organización de las llamadas "Fuerzas Flotantes" del siguiente modo:

(A) RAMA DEL NORTE
- (1) Buque nodriza seleccionado por el Estado Mayor General y conocido como A-1.
- (2) Primera Escuadrilla de Bombardeo:

División 1:
Máquina N I- B-1 y tripulación
Máquina N I- B-2 y tripulación
Máquina N I- B-3 y tripulación
División 2 (de reserva en Ancón):
Máquina N I- B-4
Máquina N I- B-5
Máquina N I- B-6

- (3) Primera Escuadrilla de Combate:

División 1:
Máquina N I- C-1 y tripulación
Máquina N I- C-2 y tripulación
Máquina N I- C-3 y tripulación
División 2 (de reserva en Ancón):
Máquina N I- C-4
Máquina N I- C-5
Máquina N I- C-6

(B) RAMA DEL SUR
- (1) Buque nodriza seleccionado por el Estado Mayor General y conocido como B-1
- (2) Segunda Escuadrilla de Bombardeo:

División 1:
Máquina N 2-B-1 y tripulación
Máquina N 2-B-2 y tripulación
Máquina N 2-B-3 y tripulación
División 2 (de reserva en Ancón):
Máquina N 2- B-4
Máquina N 2- B-5
Máquina N 2- B-6

(3) Segunda Escuadrilla de Combate:
División 1:
Máquina N 2-C-1 y tripulación
Máquina N 2-C-2 y tripulación
Máquina N 2- C-3 y tripulación
División 2 (de reserva en Ancón):
Máquina N 2-C- 4
Máquina N 2-C-5
Máquina N 2-C-6

Igualmente, se estableció que A-1 (buque nodriza de la Rama Norte) sería el buque insignia de las fuerzas aéreas de la Armada y que serviría tanto como buque nodriza para la Primera Escuadrilla de Bombardeo como para la Primera Escuadrilla de Combate. Las Divisiones de estas Escuadrillas, a su vez, estarían alternativamente a bordo y en Ancón por el tiempo que la Superioridad dispusiese. En cambio, B-1 (buque nodriza de la Rama Sur) serviría tanto como buque nodriza para la Segunda Escuadrilla de Bombardeo como para la Segunda Escuadrilla de Combate. Las Divisiones de estas Escuadrillas, asimismo, estarían alternativamente a bordo y en Ancón por el tiempo que se dispusiese (Carlos A. de la Jara, 1975).

Sobre la denominada "Base del Norte" (seleccionada por el Ministerio de Marina a iniciativa del Estado Mayor General de Marina) se estableció que consistiría en depósitos de combustible, lubricantes y municiones de guerra, en cantidades suficientes para mantener las fuerzas flotantes durante dos días. Poseería un hangar con capacidad para tres máquinas y una pequeña cantidad de repuestos. Sería conocida como "Base de Hidroaviación del Norte" y estaría comandada por un oficial aviador. Su dotación sería reducida, pero suficiente como para mantener y operar las máquinas en comisión (Carlos A. de la Jara, 1975).

Finalmente, se estableció el funcionamiento tanto de la Estación de Combustibles Intermedia del Norte como la del Sur. La primera, comprendería un depósito de combustibles, lubricantes y repuestos, situado en el punto que al efecto se determinase. Un Oficial de Mar de Aviación estaría a cargo de este depósito y formaría parte de la tripulación de la Capitanía de Puerto, quien sería el responsable del cuidado y vigilancia de depósito. La Estación de Combustibles Intermedia del Sur, llenaría las mismas condiciones que la del Norte. Un Oficial de Mar de Aviación, igualmente, estaría a cargo del depósito y formaría parte de la tripulación de la Capitanía de Puerto, quien sería el responsable del cuidado y vigilancia del depósito (Carlos A. de la Jara, 1975).

Por Resolución Ministerial de 3 de junio de 1925, se aprobó el Reglamento de Prácticas de Artillería Aérea elaborado por el comandante Grow en su condición de jefe del Servicio de Hidroaviación (Garaycochea, T. 4, pp. 146-166). Semanas después (25 de agosto) se llevó a cabo la inauguración oficial de las flamantes construcciones del Servicio de Hidroaviación de la Marina en Ancón, con la concurrencia del presidente de la República, ministros de Estado, Jefe y miembros del Estado Mayor General de Marina. En su *Mensaje* de ese año el presidente Leguía manifestó: "El Servicio de Hidroaviación se encuentra en un admirable pie de adelanto; se han comprado nuevos hidroaviones y la ley dictada por el Congreso disponiendo utilizar las economías del ramo de Marina en la adquisición de elementos aéreos, impulsará notablemente esta moderna e importante arma de la defensa nacional". Y agregó en calidad de primicia: "Está en plena organización el Cuerpo de Reserva de Hidroaviación, destinado a prestar útiles y múltiples servicios como auxiliar de este ramo".

Por estos días, la *Revista de Marina* (julio-agosto de 1925, año X, N° 4, pp. 439-452) publicó un extenso artículo del comandante Grow intitulado "La Aviación es la nueva arma de la Marina" que, dada su importancia a continuación reproducimos:

> "Al tratar este punto, el autor no pretende seguir o mostrar una idea particular respecto a la Aviación; espera y desea solamente que la presentación de este artículo, contribuya a despertar interés en el personal de la Marina sobre esta nueva arma y que vea claramente la conveniencia y urgente necesidad, de tener formando parte de la fuerza naval del país, un servicio de aviación naval de poder adecuado; así como también, familiarizar al personal, de una manera general, con los múltiples empleos de un servicio como este.
>
> Lecciones que nos da la Historia
>
> Un estudio de la historia de las naciones, de su poderío y decadencia y de las causas que lo han producido, muestra claramente que, con alguna rara excepción, siempre que un país ha confiado en su seguridad o se ha vanagloriado de su poderío entre las demás naciones, ha sido solamente en virtud de su poder en el mar; y así también cada una de estas naciones, a su vez, tan pronto como descuido sus fuerzas a flote, cayó delante del poder naval superior de otro.
>
> Con una mirada retrospectiva al siglo anterior a Cristo, vemos al gran Mitrídates, en el espacio de 30 años logró establecer por dos veces un imperio, gobernar el Bósforo y arrebatar del imperio romano todo el territorio del Asia Menor, Grecia y el Mediterráneo Oriental. Cada vez esto fue logrado solamente por una flota superior, mantenida constantemente lista y preparada en todo sentido, según la época. Finalmente fue derrotado por Roma, pero solo cuando este imperio reconoció la necesidad de una flota si quería continuar gobernando al mundo.
>
> En los siglos siguientes, vemos a Portugal, Holanda, Francia, España e Inglaterra, cada una, en su turno, ocupar el primer puesto en el mundo,

sin otro título, que el de superioridad naval; y todas ellas salvo una, fueron obligadas a probar el trago amargo de la derrota, por descuido o por inferioridad de su flota. El ejemplo más grande que nos muestra la Historia es sin duda la desmembración del imperio napoleónico, por la pérdida del dominio del mar. Otro de los ejemplos más recientes, son la declinación gradual del que fue gran imperio español en el siglo XIX, y la derrota de Rusia por el Japón debida exclusivamente a las derrotas navales. El último y tal vez más grande ejemplo de todos, es la derrota de Alemania en la Guerra Mundial, debido a su incapacidad para controlar las líneas de Comercio Internacional en el Mar. Nadie podrá dudar del resultado de la última guerra.

Las condiciones fundamentales no han variado desde el tiempo de Mitrídates. La integridad de una nación que posea una extensión de costa siempre depende de su capacidad para proteger esa costa y mantener el comercio con sus puertos. El Perú, no es una excepción de este principio, sino un ejemplo confirmativo de él y la integridad del Perú contra la dominación o invasión extranjera descansa y descansará siempre enteramente, sobre su poder para proteger su litoral, mantener libres sus líneas de comercio e impedir el desembarque de tropas en su territorio.

Esto significa un poder naval. El Perú no desea ni necesita una flota poderosa con propósitos de agresión; pero sí, necesita absolutamente una Marina moderna en todas sus ramas y de un poder suficiente para defender sus costas contra cualquier ataque y que le permita garantizar una vida comercial pacífica, libre de todo temor de ser molestado y con la dignidad que le corresponde por su importancia en el Continente.

El Perú es enormemente rico, en plena prosperidad y con innumerables riquezas aún no explotadas; y la experiencia ha enseñado que, su deber más sagrado, es asegurar toda esta riqueza contra los 'riesgos de guerra', si se quiere disfrutar de ella.

La dura lección que el Perú recibiera solo fue resultado de su falta de poder naval; guerra en que desgraciadamente la derrota sobrevino solo cuando el último buque de la flota peruana fue eliminado. Esta fue una muy dura experiencia de la cual aún el país no se ha rehecho, y que no debe repetirse. Hombres hay; espíritu existe tan firme como en aquella hora; pero los medios existentes son casi inservibles y anticuados y otros faltan completamente. Uno de estos, el aeroplano en la actualidad promete ser de influencia capital, sino un factor decisivo en cualquier operación naval futura. Está generalmente reconocido por todas las potencias marítimas del mundo, que no puede haber una marina completa, sin una adecuada fuerza aérea; aún más, que la falta de esta arma, puede probablemente significar la derrota en un encuentro naval de importancia (siendo las otras fuerzas más o menos iguales). Esto ha sido apreciado tanto, que en las últimas maniobras de la flota americana cerca de Hawai, han tomado parte más de 100 aeroplanos.

La nueva arma

En el actual periodo de expansión, reconstrucción y reorganización de la Marina del Perú, creo oportuno hacer una breve discusión general sobre el problema de su defensa en el mar y mostrar algunos de los empleos y posibilidades del aeroplano al actuar con la Escuadra. Esta nueva y formidable arma, que tan recientemente ha sido introducida, es una rama tan esencial para una flota u organización de defensa naval, como cualquiera otra forma de fuerza; y si se le desarrolla y emplea propiamente en unión

de otras armas, contribuirá grande si es que no totalmente a procurar al país paz y seguridad. Es el arma de la más rápida construcción y la que debe ser organizada y desarrollada sin pérdida de tiempo; es el arma que debe existir en tiempo de paz, pues en caso de guerra, se necesitaría el tiempo precioso de algunos meses para su organización; además, su empleo eficaz exige una gran preparación y experiencia del personal que no podría adquirirse en menos de un año de entrenamiento. La superioridad de esta arma puede significar la salvación al comienzo de una guerra o la derrota de caso de no poseerla, para un país de inferioridad en otras armas. En la opinión del que escribe estas líneas, es un arma excepcionalmente aplicable al problema de la defensa de este país; y en número suficiente, bien organizado y con la cooperación de otras armas, podría fácil y rápidamente subsanar la deficiencia existente en las fuerzas de la defensa naval, con gasto mínimo de dinero. Es la única rama que, dirigida con acierto, puede en tiempo de paz ser dedicada a un servicio comercial, constituyendo así una fuente de entrada para el erario nacional, al mismo tiempo que el personal se mantendría en un alto grado de eficiencia y entrenamiento.

Su empleo

Hay dos formas generales de emplear la fuerza naval aérea en la defensa de la Nación. La primera, consiste en establecer y mantener a intervalos regulares (más o menos 200 millas) a lo largo de la costa, bases aéreas navales desde las cuales puedan operar escuadrones de patrulla, exploración, bombardeo y combate. Esta solución, es bajo ciertos puntos de vista la más satisfactoria, pues en ella se tendría una fuerza en todos y cada uno de los puntos de la costa en todo momento; pero las diversas desventajas que presenta disminuyen en mucho sus méritos. Una comparación relativa de las ventajas y desventajas de este sistema permitirá una mejor apreciación.

Ventajas

a) Fuerza permanente en todos los puntos
b) Facilidades de acceso a tierra
c) Facilidad de sostenimiento y reparación
d) Posible empleo como bases comerciales

Desventajas

a) Separación de personal de las otras fuerzas navales
b) Faltas de una mejor cooperación con la flota
c) Dificultad de control y coordinación de esfuerzos
d) Excesivo costo de la construcción en tierra
e) Necesidad de un gran número de máquinas y personal
f) Fuertes gastos para operar
g) Gran pérdida de material en caso de captura, con la consiguiente ganancia para el enemigo.

Aún queda la idea de tener una pequeña pero bien organizada fuerza aérea móvil, estacionada en buques madres y formando parte constitutiva de la flota y moviéndose con ella. Puesto que existen buques, que, sin grandes transformaciones, podrían ser empleados como bases para los escuadrones móviles, al mismo tiempo que no se les distrae de sus otras misiones, este método parece el más lógico a aceptar; o por lo menos una combinación de los dos métodos expuestos; manteniendo la mayor parte de las fuerzas con las flotas y tan solo el número necesario de bases en tierra para ayudar a las fuerzas a flote. Consideraremos algunas de las relativas ventajas de este método:

a) El personal de aviación junto con el de la flota
b) Control central
c) Aproximadamente un tercio del costo que en la forma de bases
d) Menor gasto de mantenimiento
e) Necesidad de poco personal
f) Movilidad
g) Dificultad de destrucción o captura
h) Unidad de ideas y objetivos en la Marina

Las dificultades o desventajas que están en el aprovisionamiento de combustible, reparación y mantenimiento, son cuestiones de preparación y práctica y que han sido completamente subsanados en otros servicios.

El primer paso dado y el único emprendido hasta hoy en el desarrollo de este último plan, es la construcción de la base aérea de la fuerza principal y Escuela de Ancón. Esta estación se está construyendo y organizando según las prácticas más modernas y cuando se hayan completado, que esperaremos poder compararla favorablemente con cualquiera otra estación naval aérea de sus proporciones y capacidad. Existirán aparatos y facilidades para la preparación del personal que operará en los escuadrones móviles y talleres y hangares para servicio de los mismos, cuando sea necesario.

Objetivos del arma

Las funciones de la fuerza aérea con la flota son muchas y muy diversas, y dependen en su mayor parte de la naturaleza de la campaña. Los empleos más probables son:

a) Exploración
b) Bombardeo
c) Combate (protección contra los aviones enemigos)
d) Comunicación.

Uno de los elementos más esenciales de una campaña naval, es la información respecto del enemigo; dónde se encuentra; cuál es su fuerza; y cuál es su probable objetivo. Esta información puede ser obtenida, más satisfactoria, rápida y económicamente con el empleo de aeroplanos. El autor recuerda un notable ejemplo de esto, que llamó la atención en la época en que estuvo encargado de investigar las posibilidades de la instalación de aeroplanos en los submarinos. El comandante de una de las divisiones de submarinos, durante uno de los ejercicios tácticos en las Indias Occidentales, el invierno precedente, fue designado para explorar el pasaje Windward. Durante seis días estuvo obligado a conservar prácticamente todas sus fuerzas en el mar navegando en un tiempo excesivamente duro, formando una línea de exploración a través del pasaje. Al cabo de los seis días de mar sin dormir día y noche, y la falta de comodidades, toda su fuerza estaba debilitada y con la moral pérdida. Este jefe decía, que, con un aeroplano en su fuerza, hubiera podido permanecer al ancla con toda su fuerza en una bahía protegida y con un viaje en la mañana y otro en la tarde realizado por el avión, habría cumplido satisfactoriamente su misión, sin exponer sus buques y tripulación y muchos miles de dólares. Además, estos dos viajes diarios del aeroplano, de dos horas cada uno de ellos, no representaría un gran esfuerzo de parte del personal de aviación. Esto es simplemente un ejemplo de la enorme ventaja y valor que puede tener el aeroplano bajo ciertas condiciones

Pero encontrar al enemigo no es la única misión de la Marina. Su destrucción es tal vez su objetivo más importante y definitivo; y aquí también puede

el aeroplano jugar un importantísimo papel. Los aviones de bombardeo de hoy y los que nosotros vamos a poseer, pueden llevar 1 500 libras de bombas y pueden efectivamente destruir hasta el más grande y moderno buque de combate; esto naturalmente en el supuesto de que se hiera al blanco; pero el porcentaje de exactitud en el bombardeo moderno se compara muy favorablemente al fuego de cañón, si es que no es superior. La escena puede muy bien imaginarse. Nuestras fuerzas deben localizar un grupo de transportes cargados de tropas y material, que viajan por la Costa. Nos encontraríamos rápidamente sobre ellos; y sería un juego, a tener que vérselas con un grupo de transportes; y posiblemente sin necesidad de tener que exponer ninguno de los buques de nuestra flota. Un impacto con una bomba pesada hundirá enseguida a cualquier transporte y a la mayor parte de buques de guerra de construcción ligera. También se puede uno imaginar un grupo de transportes fondeados con el objeto de desembarcar sus tropas en la costa. La única defensa para ellos sería una fuerza muy superior de aviones de combate en el aire, lo que difícilmente se presentará; pero en el caso que suceda esto, nuestros aviones pesados serán también protegidos por aviones de combate.

Estos ejemplos, no son sino algunos de los muchos empleos que puede darse a la fuerza aérea. Hay naturalmente otros muchos casos, como la protección de nuestras propias fuerzas contra ataques aéreos, servicio de comunicaciones rápido, transportes debidos a las bases y ligazón con las fuerzas terrestres en la costa.

Tipos de aviones

Pueden ser de algún interés que continúe, con la discusión breve sobre la característica de los aeroplanos que mejor conviene para llevar a cabo a cada una de las varias misiones de: instrucción, exploración, bombardeo y combate.

El avión de instrucción debe ser fácil para volarlo, de construcción sólida, razonablemente seguro, que no sea demasiado rápido, que aterrice a poca velocidad y que tenga la mayor semejanza posible al tipo de aviones de servicio. Después de varios años de competencia en el diseño y por pruebas realizadas por lo menos en siete u ocho tipos diferentes, se ha producido la máquina que llena satisfactoriamente todas las condiciones deseadas, y la cual ha sido adoptada como estándar en los servicios aéreos de Estados Unidos. Este tipo de máquina construido por la Compañía Boeing de Seattle, Washington, ha sido adquirido por la Escuela de Aviación Naval de Ancón; hay tres de estas máquinas en uso, y se les puede ver volar en esta Escuela casi diariamente. Esta máquina es un biplano de dos asientos, con un flotador, y la propulsión se obtiene con un motor Wright de 210 caballos de fuerza, tipo radial y refrigerado por aire. Este motor está reconocido como uno de los mejores motores de su poder en el mundo. Ha sido adoptado como estándar por la fuerza aérea del Canadá; y está en uso en el Brasil, Argentina y Cuba. La máquina tiene una velocidad máxima a 100 millas por hora; puede ascender a 10 000 pies y aterriza a 40 millas por hora.

Tan pronto como se comience a exigir un trabajo especial de las máquinas, es preciso cambiar sus características. Para grandes pesos, debemos sacrificar la altura y en cierto valor la velocidad; el aparato se hace más grande, pesado y menos manejable. El avión de bombardeo, por ejemplo, debe ser capaz de llevar grandes pesos, no solamente en el aire, sino para

levantarlos del agua; debe ser fuerte y con condiciones para el trabajo en el mar; y además tener un razonable radio de acción; lo que significa, capacidad de combustible y un motor poderoso. Tenemos, pues, que sacrificar la velocidad y facilidad de maniobra para conseguir resistencia estructural y carga; se subsana la pérdida de estos dos elementos, dando a la máquina una gran protección con ametralladoras, puesto que no puede escapar ni burlar al enemigo.

Hay en la actualidad un tipo, que sin duda mis lectores conocen por fotografías y periódicos. Este aparato es el conocido con el nombre de Douglas World Cruiser, y es el tipo que hace poco efectuó con éxito el vuelo alrededor del mundo. Es una adaptación del tipo estándar de torpedos y bombardeo de la Marina de EE.UU. y llena muy bien las condiciones requeridas. Este hidroplano, como aparato de bombardeo puede llevar 1 700 libras de bombas; tiene una velocidad máxima de más o menos 100 millas por hora y puede permanecer en el aire alrededor de cuatro y media horas, a toda carga.

Como aparato de exploración, puede permanecer en el aire doce horas o más y puede cubrir una distancia de 1 000 millas. El aparato es un biplano soportado por dos flotadores, pudiendo llevar dos o tres personas y es accionado por un motor Liberty de 410 caballos de fuerza. El marco o base de la estructura, es construido de tubos de acero cubierto con tela, como lo es el Boeing.

En vuelos largos de exploración o de patrulla, estos aviones se protegen entre sí con sus propias ametralladoras cuando es necesario, haciendo una formación cerrada a poca altura del agua, que la hace prácticamente invulnerable. En el caso de ser enviados en operaciones de bombardeo, además de su propia protección, deben ir escoltados por un cierto número de aviones veloces, poco pesados y fuertemente armados para asegurar el éxito de la misión.

Estos aparatos pequeños, veloces y poco pesados, se emplean para proteger formaciones lentas; para atacar formaciones lentas; para atacar a los aviones de bombardeo enemigos; y para proteger las fuerzas propias contra ataques aéreos. Se les conoce con el nombre de aviones de combate. Los aparatos usados con este objeto deben ser rápidos, ascender rápidamente a las mayores alturas, ser de una gran facilidad de manejo y estar fuertemente armados.

Hay división de opiniones acerca del número de tripulantes que debe llevar un aparato de combate; unos recomiendan sean dos, otros uno solo; los argumentos son buenos en ambos bandos, pero para el trabajo de escolta y el combate en general, yo creo que el de doble asiento es mejor, y esta idea es sostenida por muchos otros también. Es absolutamente cierto que tres máquinas de doble asiento, a pesar de ser ligeramente inferiores en velocidad y maniobra, son casi invencibles por doble número de aparatos de un solo asiento. Es verdad que los de doble asiento no podrán escapar, pero es verdad también que, en una formación cerrada, no pueden ser derrotados, salvo en el caso de ser un número muy superior de enemigos de un solo asiento.

Durante la guerra, teníamos costumbre de enviar nuestros De Havilands sobre las líneas enemigas sin escolta; eran un poco inferiores en velocidad a los aparatos alemanes de un solo asiento y menos manejables; pero con sus cuatro ametralladoras cada uno y volando en formación, estaban

prácticamente seguros. Es sabido que el enemigo tenía orden de no atacar una de estas formaciones, salvo el caso que estuvieran en número muy superior que los De Havilands, por lo menos en la relación de dos a uno. El De Havilands como hidroplano, sería demasiado pesado pero recientemente se ha desarrollado un tipo excelente de combate de dos asientos, actualmente en uso en la Marina americana y el Ejército de Cuba. Este aparato es un biplano con un solo flotador y equipado con un motor Wright, ya mencionado anteriormente. El aparato tiene una velocidad de 135 millas por hora y puede ascender a más o menos 18 000 pies.

Todos los aparatos citados son convertibles, esto es, que a la misma máquina se le puede proveer de ruedas o flotadores, ambas forman parte del equipo; y la operación del cambio de uno a otro se puede hacer fácilmente en media hora. La gran ventaja de esto se comprenderá enseguida, cuando se contemple la necesidad de aumentar nuestras fuerzas en el mar o en tierra. Pues en el caso de una campaña puramente terrestre, las máquinas navales pueden inmediatamente ser utilizadas en tierra; y del mismo modo, en una campaña exclusivamente marítima, las fuerzas navales podrían ser aumentadas por toda o una parte de la fuerza terrestre.

Selección del personal

De este breve resumen sobre los aparatos navales y sus empleos, se verá claramente que el personal necesario para dirigir y operar la Fuerza Naval Aérea, debe ser gente de mar. Deben ser marineros, deben conocer navegación, deben saber artillería naval y ser particularmente muy buenos artilleros, deben conocer las bombas y cómo emplearlas, deben ser tácticos y serles familiar tanto la táctica naval como la táctica aérea y además ser ingenieros de primera clase. Este personal tiene que mandar, navegar, maniobrar, combatir y reparar su propio buque; trabajos propios de un hombre de mar.

Deben ser capaces de salir y encontrar al enemigo e informar inteligentemente todo lo que ven; esto significa que deben ser excelentes radio-operadores; pues además de informar sobre lo que vean, deben mantener comunicación durante todo el tiempo que dure su misión. Y cuando haya sido encontrado el enemigo, no solo es suficiente informar la presencia de doce buques (por ejemplo), sino que deben ser capaces de decir el número de cada tipo y aún si es posible sus nombres; lo que está haciendo, su velocidad, su rumbo y la disposición de la fuerza toda. Además, mientras hacen esto, deben defenderse con sus ametralladoras y una vez situados, deben lanzar sus bombas; todo lo cual requiere una íntima cooperación con las fuerzas a flote y gran familiaridad con los asuntos navales. Esta selección será más fácilmente hecha, entre las personas que hayan hecho la vida del mar. Con lo expuesto, creo podrá ser visto claramente por todo el personal en servicio, el por qué, si deseamos tener un servicio aéreo eficiente, debemos tener su apoyo y cooperación. Estoy seguro, que ninguno tendrá tan pobres conocimientos de historia naval, como para negar la conveniencia y necesidad de un servicio como este y sus utilidades. No hay que ser un segundo Mitrídates y perder su imperio dos veces en una generación, por descuidar la Marina, o porque esta no se encuentre preparada para las exigencias de la época, o por la falta de alguno de sus elementos esenciales".

En la última semana de agosto de 1925, una Comisión de la Cámara de Diputados presidida por su vicepresidente, Teodoro C.

Noel, visitó las instalaciones de la Escuela de Hidroaviación de Ancón con motivo de la inauguración de dos amplios y cómodos pabellones. A raíz de ello, en la sesión del 31 de ese mismo mes, dicho legislador presentó una moción suscrita por otros representantes, solicitando un voto de aplauso para el Ministro de Marina, Celestino Manchego Muñoz, por los progresos alcanzados en tal establecimiento educativo. Aquí la fundamentación de su pedido:

> "Señor Presidente:
>
> Perdura todavía en el ambiente capitalino, la satisfacción pública que produjera en el balneario de Ancón el estreno de dos pabellones de la Escuela de Hidroaviación y el egreso de varios alumnos que han terminado en la Escuela su instrucción como aviadores. La mayor parte de los representantes que concurrieron a esta fiesta, pudieron constatar la corrección dentro de la cual se desenvuelve la enseñanza y la eficiencia de todos sus servicios. A la vez, tomamos nota de que los nuevos pabellones, que se habían levantado, se habían construido con las economías del presupuesto de la Escuela. El entusiasmo puesto por el Director del plantel, de todos sus oficiales y de los alumnos, ha quedado evidenciado en cada una de las construcciones que se han realizado allí. Y la Cámara, por medio de sus representantes, pudo constatar con tal motivo el magnífico pie en que hoy se encuentra dicha institución. Es bien sabido el desvelo que el Jefe de Estado pone en el progreso de todas las instituciones armadas, preferentemente, respecto de esa novel entidad que corresponde al progreso de las nuevas armas que hoy aseguran la defensa de los pueblos. Con esa Escuela, tendrá el Perú, en lo sucesivo, una brillante arma de defensa para defender su costa, sobre todo en los lugares amagados que puedan ser objeto de agresiones del extranjero. No era posible que el contentamiento producido entre nosotros dejáramos de exteriorizarlo en esta oportunidad. Es por eso que los que hemos firmado esta moción, queremos que se deje constancia de la satisfacción con que la Cámara de Diputados ha visto ese progreso, a fin de que se haga saber al Gobierno y al Ministro de Marina, la viva satisfacción que nos ha producido su estado a todos los que pudimos asistir a la mencionada ceremonia, en nuestro carácter de legisladores".

Por su lado, el representante por la provincia de Grau, Juan Francisco Pazos Varela (que también suscribió el pedido), expresó:

> "Señor Presidente:
>
> He tenido el honor de suscribir la moción que ha presentado nuestro vicepresidente, para enviar, en nombre de la Cámara de Diputados del Perú, una palabra de aplauso, de patriótico aplauso, al señor Ministro de Marina, con motivo de la inauguración de las nuevas plantas del gran local donde funciona la Escuela de Aviación Nacional en el puerto de Ancón. Yo estoy seguro, Señor Presidente, de que en el Perú pocos saben y conocen la inmensa importancia del establecimiento que nosotros tuvimos el placer de visitar hace dos días. En ese lugar donde un grupo de peruanos, caballerosos y patriotas, tuvieron que sellar con sus firmas la desgracia del Perú para salvar el resto de nuestra nacionalidad y prepararla para arrancar lo que en esos momentos no era dable soñar arrancar al enemigo; en ese mismo lugar histórico se ha fundado esa Escuela de Aviación que ha de llevar por los

> aires el pabellón bicolor que tuvimos los peruanos el dolor de ver arriar del palacio de los virreyes. Yo, señor, que asistí a la inauguración de los nuevos edificios de la Escuela de Ancón, aplaudí con todo el calor de mi alma y con todo el fervor de mi patriotismo a los hombres que han incrementado esa Escuela, que la han formado y que la desarrollarán, y aplaudí aún más el lugar que habían escogido como símbolo de resurgimiento nacional.
> Obras de esta naturaleza, señor, que son trascendentales para el porvenir del Perú, no podían pasar así no más; porque ellas van a formar y educar a los futuros pilotos que han de salir en defensa de nuestras costas. Estas obras que tienen el destino de perdurar y de formar historia nacional, dan legítimo título para la admiración y respeto de los que las han creado y fomentado. De hoy en adelante se sabrá que este régimen se ha preocupado hondamente de lo que significa la defensa aérea de nuestras costas, y esos jóvenes pilotos que han recibido el brevete son los primeros adalides con que cuenta el Perú para su defensa y para su respeto.
> Yo he suscrito esa moción, señor, porque creo que he cumplido con un deber patriótico y con un deber de representante del Perú al enviar un aplauso sincero a los patriotas que han organizado esa Escuela y al ministro que también la va a incrementar".

El pedido, sustentado por ambos legisladores, fue aprobado por unanimidad en la sesión del 31 del indicado mes en los términos siguientes: "La Cámara de Diputados, expresa al Señor Ministro de Marina, doctor Celestino Manchego Muñoz, su satisfacción y su complacencia por los progresos alcanzados en la Escuela de Hidroaviación de Ancón, secundando los patrióticos esfuerzos del Jefe de Estado"[46].

Como se puede apreciar, al Centro de Hidroaviación no solo se le dotó de los materiales necesarios para una efectiva enseñanza, sino que también se le abasteció debidamente con los aparatos e instalaciones más modernos. "La enseñanza que se da a los alumnos –informaba *El Comercio* en su edición del 12 de agosto de 1925– es la misma que pudieran recibir en cualquier importante escuela de hidroaviación del mundo, a saber: pilotaje, tiro aéreo, telegrafía y fotografía aéreas, mecánica, etc. Desde su fundación a la fecha, se ha perfeccionado muchísimo su organización, instalaciones, talleres y se ha incrementado enormemente el material. Muchos marinos han sido ya brevetados después de rendir exigentes pruebas de competencia. Hoy se halla al frente de ella el prestigioso marino americano, capitán de fragata Harold. B. Grow, de la Misión Naval y famoso aviador record mundial, en una época de vuelo de duración en hidroplano".

Hacia fines de dicho año, el ministro de Marina informó que ocho oficiales del Cuerpo de Guerra habían recibido sus respectivos brevetes de pilotos, que los alumnos y los pilotos en práctica e instrucción, habían efectuado 3 029 vuelos con 390 horas de duración "siendo satisfactorio hacer notar que solo

han ocurrido dos accidentes, uno de ellos sin importancia y el otro que trajo como consecuencia la destrucción de la máquina". Finalmente, señaló que, en comisión oficial del gobierno, del servicio de la Marina y en viajes particulares, se habían realizado vuelos en hidroavión a Paita, Pimentel, Chimbote, Huarmey, Chancay y Callao, sin ningún percance. Por su parte, el presidente Leguía en su *Mensaje* de ese año manifestó: "El Servicio de Hidroaviación sigue su desenvolvimiento metódico. El Gobierno pone en él especial esmero, teniendo en cuenta el importante rol que desempeña esta nueva arma en la defensa nacional. Se han inaugurado, en el curso del año, nuevos pabellones en la Escuela de Ancón e incrementado el material con tres máquinas de vuelo y los repuestos necesarios, atendiéndose, asimismo, a la instrucción del personal".

En setiembre de 1926, continuando con las innovaciones emprendidas, se creó –dice Laguerre (2015)– el Servicio Aéreo al Oriente con dos objetivos muy precisos: patrullar la zona y servir de puente aéreo entre Lima e Iquitos. El capitán de fragata Harold B. Grow presidió la Comisión de elaboración de la ruta, recomendando cuatro estaciones: Puerto Bermúdez, San Ramón, Masisea e Iquitos. Estos vuelos de reconocimiento fueron realizados con máquinas aéreas semejantes a las utilizadas por los pilotos Charles Lindbergh y Clarence Chamberlin en sus raids desde Estados Unidos a Europa. Posteriormente –agrega Carlos A. de la Jara (1975)– la experiencia lograda en la implementación y mantenimiento de estos viajes de exploración sirvió de base –como veremos luego– para establecer la factibilidad de una red comercial que uniera la capital con las apartadas poblaciones del oriente peruano. "Y fue así cómo nació la idea que, estudiada detenidamente por el Estado Mayor General de Marina y la Jefatura del Servicio de Hidroaviación, habría de materializarse a fines de 1926 en la Resolución Suprema de 20 de setiembre creando el Servicio de Hidroaviación en el departamento de Loreto. Esta entidad no solo se encargaría del levantamiento de mapas de la hoya amazónica (facilitando el mejor conocimiento de la región montañosa), sino también del transporte de correos y pasajeros. El Ministerio de Marina quedó encargado de su organización e implementación, consignándose para ese efecto en el Presupuesto General del año siguiente la suma de 450 000 soles" (Carlos A. de la Jara, 1975).

Justamente, a raíz de la indicada creación, en su edición de setiembre-octubre de 1926 (año XI, N° 5, pp. 595-630), la *Revista de Marina* publicó un extenso y minucioso artículo del teniente 1° Hernando Tudela de Lavalle, titulado "Implementación del

servicio de hidroaviación en el departamento de Loreto" que a continuación reproducimos íntegramente[47].

"Habiendo el Supremo Gobierno decidido la creación del Servicio de Hidroaviación en nuestro Oriente, creo de mucho interés el hacer un pequeño estudio de todo lo que concierne a ese servicio, y de la parte que se puede referir al conocimiento y divulgación de la sección de Montaña, por la que necesariamente ha de quedar establecido tal servicio.

En conexión con este estudio, dentro de pocos días ha de emprender a esa región el Teniente Segundo, profesor de la Escuela de Ancón, señor Gustavo Cornejo, un raid, que de ser todo lo feliz que es de desear, tendrá que calificarse de empresa estupenda, por mil motivos que claramente se comprenderán después de la lectura de estas líneas. El raid por llevarse a cabo tendrá que ser alentado con todo el entusiasmo con que la Marina alienta estas obras de bien y de renombre que dan lustre y prestigio a nuestra institución armada.

Este estudio debe en realidad comprender los siguientes importantes puntos:

1.– El estudio y realización misma del raid, que a la vez se subdivide en:

a. El escoger el mejor paso para atravesar la cordillera
b. El lugar más cercano de encuentro de un río capaz de ser navegado por un hidroavión.
c. El escoger el lugar, que siendo más bajo en altura sobre el nivel del mar sea a la vez más corta la distancia que se tenga que volar sobre tierra.

2.– El establecimiento del servicio regular de correos y pasajeros entre el último lugar de camino carretero o de ferrocarril, y el primer punto de río navegable por hidroavión.

3.– El estudio meteorológico de las regiones que este servicio abarcará

4.– El estudio del terreno y establecimiento de hangares y talleres de reparaciones para las máquinas.

5.– El establecimiento de pequeños observatorios meteorológicos en los lugares en que los hangares y talleres sean colocados.

6.– El entrenamiento de un personal capacitado especialmente para estas regiones.

7.– El sacar dentro del personal mismo de la Flotilla de Guerra el personal de prácticos como observadores.

1°.- Estudio del raid la Costa-Iquitos

Durante mucho tiempo el país ha sentido la necesidad de resolver su rápida comunicación entre la costa y las apartadas regiones de nuestro Oriente. La resolución de este problema, mientras las construcciones ferroviarias sean de costo tan elevado, y casi de un valor privativo para países como el nuestro, la aviación será llamada a resolver pues este problema, en forma práctica, aunque por ahora, se ocupe solo sino de transportar correo y pasajeros.

En estos últimos tiempos se han llevado a cabo excursiones aéreas estupendas, entre las cuales merecen especial mención la del comandante Franco, en el Plus Ultra haciendo el magnífico recorrido de Palos de Moguer-Buenos Aires, sin experimentar el menor contratiempo ni menor accidente. La de los aviadores argentinos Duggan y Oliveiro, y ahora último la del aviador inglés Cohoban, recorriendo en aeroplano con tren de aterrizaje cambiable, la distancia de ocho mil millas. Solo apunto los raids que se han llevado a cabo en hidroaviones, pues es el caso nuestro.

El que entre de lleno en un estudio de esta naturaleza tendrá labor ardua y de mucho tiempo, pues el caso es muy complejo, y solo trata el suscrito de dar unos pocos datos que puedan aprovechar mis compañeros de la Armada.
1.– Después de un paciente estudio de las diversas rutas que pudieran unir Iquitos con algún punto de la costa, he llegado al convencimiento de que la mejor es la que tengo el agrado de exponer, junto con el estudio detallado de ella.
2.– Dada la carencia absoluta de estudios preexistentes sobre lo que es necesario conocer para establecer un estudio científico que preste amplias seguridades para una navegación por partes de cordillera muy poco conocidas y exploradas, puedo estar en condiciones de proporcionar estos datos, que, como repito, están hechos a base de un estudio meditado, teniendo como base necesaria para la resolución del problema, los puntos de indiscutible necesidad de tomar en cuenta.

a. La travesía de la cordillera, por un punto tal que la duración del vuelo, sobre ella sea mínimo a la vez que sea mínima la altura en esa zona.
b. También se ha tenido en cuenta, para el trazo de esa ruta, la necesidad de que la duración de vuelo sobre tierra, es decir, la faja de ella por atravesar sea por lo tanto lo más corta posible.
c. La necesidad de buscar el sitio de río capaz de recibir el avión en caso de avería, y lo más próximo a la costa.
d. Que este tramo de río sea negable y de posible acceso al auxilio
e. Que una vez trasmontada la cordillera, se encuentre un sitio de fácil referencia, para rectificar la deriva producida.
f. Que el río que se tome sea lo más traficado posible y suficientemente conocido para que el piloto de navegación sea capaz de indicar con toda precisión, el lugar más seguro en caso de amerizaje forzoso.
g. Que en ese río exista una base para tomar gasolina, como medio de seguridad práctica.
h. Que en ese río se puedan escalonar lanchas de la flotilla, para auxilio hasta Puerto Meléndez.
i. Que esas lanchas estén a la observación desde el día que se les indique.

3.– Al no conocerse el régimen de los vientos, que soplan en las diversas épocas del año, en la faja de tierra que se tiene que cruzar, la práctica y experiencia muestran que la mejor hora de vuelo es en las mañanas. De manera que el avión, se debe elevar al despuntar el alba, en dos o tres días seguidos, para que el piloto pueda hacer una serie de observaciones diarias, internándose cada vez más, y tomando gradualmente altura, para regresar otra vez a su base, que sería un buque de guerra fondeado en las proximidades de Mochongo. El hacer estas experiencias previas, lo conceptúo de suma importancia, puesto que como es primera vez que un piloto de nuestra Armada va a emprender un raid de esa magnitud, por tierras y montañas que le son desconocidas, es necesario que se familiarice con multitud de detalles de corrientes de viento, compensación y rectificación de desvíos de compás, etc.
4.– Una vez en posesión de estos datos creo que el vuelo se debe emprender en el momento más propicio, por cuanto en los vuelos sucesivos que ha hecho, ya la ruta que va a tomar le es familiar, y le da gran confianza y dominio de las dificultades que tiene que vencer para trasmontar la cordillera a una altura de 2 500 metros, pues la altura según la carta alcanza a 2 118 metros en su máximo.

5.– La faja más angosta de tierra por atravesar, que reúna las condiciones nombradas en el párrafo (b), es la que partiendo de Mochongo (golfo de Sechura) con un rumbo próximo de N 70ºW pase por encima del Pongo de Sasa en el río Marañón, con una distancia de 280 kilómetros. Este magnífico punto de referencia, que ha de ser conseguido si las condiciones de visibilidad atmosférica lo permiten, queda asegurado por el paso sobre la ciudad de Huancabamba.

6.– Sobre el párrafo (c), cabe solo decir que si bien es verdad que este tramo de río queda algo distante de Puerto Meléndez (120 kilómetros), último lugar de la navegación natural se presta algo para poder descender en caso de avería, procurando no hacerlo, naturalmente sino en caso de necesidad urgente. Esta parte del río, aunque en su recorrido ofrece según las cartas largos estirones, (llamándose estirones las partes en que el río tiene un curso más o menos recto) la poca profundidad, en esta época del año, de sus aguas, así como las palizadas que tiene enclavado en su lecho, me hacen opinar en esta forma: su mayor ancho es de 300 metros y más, y su menor ancho de 80 y 50 metros, lo que sería suficiente para elevarse, en caso de que el lecho del río estuviera limpio. Esto se puede conocer desde lo alto, puesto que la visibilidad aumenta en buena proporción por la estela espumosa que dejan las aguas al rozar sobre los palos enclavados o piedras. En este tramo del río lo que más abunda son las piedras.

7.– Si bien es verdad que en lo que se refiere al tramo del río entre el Pongo de Sasa y el de Manseriche (Puerto Meléndez), los auxilios son escasos, pueden en caso de necesidad ser enviados fácilmente en canoas desde puerto Meléndez. Esto en lo referente al párrafo (c) y (d).

8.– En lo referente al párrafo (e), cabe decir que la presencia de un río es muy fácil conocerla en vista de que desde arriba se puede distinguir en forma de una faja blanca, cuya visibilidad y apreciación dependerá de la altura en que se navegue, unido al estado de claridad atmosférica. Siendo el primero un vuelo a una altura de mil pies máximo, estimo que se puede apreciar perfectamente bien el río, y se puede descender lo suficiente para poder escoger el mejor sitio de bajada.

9.– En el supuesto de que se ha logrado pasar sin novedad esta parte, la más peligrosa de la navegación después del paso de la cordillera y de la navegación sobre tierra, se puede situar el avión sobre Puerto Meléndez, que, desde lo alto, es factible de reconocimiento por la altura de las peñas que lo forman y la correntada que, al estrellarse contra los peñones, forma, digamos así, como unas rompientes.

10.– Reconocido Puerto Meléndez, se puede arrumbar al S 70 W, aproximado para seguir la ruta marcada por el río Marañón, o, si como espero, el tiempo es bueno, no habrá necesidad de reconocer Puerto Meléndez, y del Pongo de Sasa se seguirá el rumbo inicial de reconocer por la anchura del río, y por estar situado entre la desembocadura de los ríos Morona y Pastaza y próximo al pequeño río llamado Aipaje, estando este lugar ya a una altura de solo 183 metros sobre el nivel del mar. El reconocimiento de este pueblo es muy importante en vista que va a servir de partida para tener una navegación segura y conocida, de manera que es aconsejable el seguir ya sobre el río Marañón según su curso en línea recta, por lugares habitables y de fácil acceso, cuya anchura varía desde el Puerto Meléndez hasta Barranca, entre los límites de 1 000 y 1 500 metros, con partes muy limpias, remansos y una corriente de bajada de 3 millas por hora. Creo necesario la

estada de una lancha de guerra en ese lugar con provisión de gasolina, de modo que el avión pueda rellenar sus tanques en caso necesario, lo cual dependerá del tiempo empleado en alcanzar ese sitio.

11.– A partir de Barranca, con una separación de 35 kilómetros del Marañón se dejan por la derecha una serie de pueblos de fácil reconocimiento, Omaguas, etc.; antes se ha pasado sobre el río Pastaza, a 30 kilómetros de Barranca. De este lugar se sigue para cortar a 170 kilómetros el Marañón por dos veces, una en la desembocadura del río Chambira y otra en el puesto de San Roque. Se vuelve a cortar una vez más el río Marañón, para llegar a San Regis, lugar muy reconocible por sus características de gran extensión rozada (sin monte).

12.– A los 40 kilómetros de San Regis se corta el río Nanay, dejando por la derecha el Marañón siempre a la vista de este. Al cortar el río Nanay, poblado en toda esta parte, y a 60 kilómetros de este río ya puede vislumbrarse la ciudad de Iquitos.

13.– En ciertas épocas del año, generalmente en los meses de primavera en las mañanas, entre seis y ocho, se forma una pequeña niebla muy baja, tan gruesa como la de nuestra costa, que desaparece alrededor de las 9 de la mañana. Esta niebla solo abarca cortas extensiones de río, dejando claro muchas veces para orientarse con alguna probabilidad de no tocar las copas de los árboles.

La altura máxima que alcanzan los montes (árboles) es de 70 pies. La forma de tomar el río es siempre surcando, es decir en contra de su corriente, y procurando no pegarse a las orillas, en vista de que las ramas de los árboles salen muchas veces algunos metros fuera y son muy resistentes a cualquier choque.

Lo ideal sería siempre tratar de bajar en los lagos, en que no hay corrientes y existen orillas de inclinación muy suave con terreno arcilloso y duro en algunas partes, que son fácilmente reconocibles a simple vista por su color característico. La arenilla blanca es dura y resistente, no así la negra, que con toda seguridad es fofa y atollable. Existen en una época del año, unas circunstancias muy favorables, frente a la ciudad de Iquitos, y ella es que, frente a la población, se forma una extensa playa de arena dura y blanca, bien extendida, como para efectuar una varada de hidroavión, con solo poner un poco de cuidado al arrastrarlo a tierra.

14.– El peligro grandísimo que encierra para un hidroavión, al volar por encima de tierras, es una cosa que no admite discusión y ahora, si se considera que este vuelo a detener sumado la inconveniente ya citado el tener que elevarse con una carga máxima atravesar tierras inexploradas (de la aviación) y que por las condiciones de la travesía tiene por fuerza que llevar un margen de seguridad, se comprenderá que la empresa encierra un gran problema. Por ejemplo: ¿qué tiempo lleva trasmontar la cordillera? Nadie lo sabe por ahora, por cuanto no existe predicción de tiempo segura en vista de que carecemos del más mínimo dato meteorológico. ¿Cuáles son los vientos y su intensidad, y a qué horas del día soplan estos? No existe, que yo sepa, dato a este respecto. ¿Cómo, pues, sin estos datos el piloto puede tener la garantía que es necesaria? En la imposibilidad de esto solo cabe el escoger un sitio de la montaña en que se reúnan las siguientes condiciones: 1º menor tiempo de vuelo sobre tierra y 2º la menor altitud a subir. La primera cuestión se comprende fácilmente por lo ya expuesto, y la segunda es capital, por cuanto teniendo el piloto que

llevar sobrecarga de gasolina, herramientas, repuestos, mecánicos y quizá sería aconsejable, un observador, es claro que con todo el peso que ello representa, el poder de elevación queda bien resentido. La máquina que se ha de emplear es la que en la actualidad se ensaya en Ancón. En una máquina Douglas último modelo de motor Liberty 450 h. p., que la casa ha garantizado que puede elevarse a 14 000 pies con su carga normal, se llevan en la actualidad los ensayos necesarios para la comprobación de estos datos y, que yo sepa, ya se ha elevado al mando del Sr. Comandante Grow, con el piloto Tte. 2º Cornejo y el mecánico Mogollón, hasta una altura de 9 500 pies; pero faltan algunos accesorios, como ancla, gasolina para dos horas más de vuelo, repuestos y herramientas.

Teniendo en cuenta todas estas cuestiones, me dediqué a buscar sobre la carta un sitio que requiera las dos cualidades enunciadas anteriormente, y, después de un maduro estudio, saqué como consecuencia lógica, que el único sitio que reunía estas cualidades era la ruta trazada desde un punto llamado Mochongo, en el golfo de Sechura, hasta las nacientes del río Marañón, en el mal paso llamado pongo de Sasa. La máxima altura que existe en ese lugar es, al pasar por la ciudad de Huancabamba, de 1 950 metros. La distancia que existe desde la bahía de Sechura (Mochongo) hasta encontrar el primer contrafuerte de la cordillera es de 120 kilómetros, de terreno llano, y desde este punto hasta el pongo de Sasa 160 kilómetros. Haciendo pues en todo un total de 280 kilómetros sobre tierra firme, y de ellos 160 de montaña abrupta. Se ve, pues, que ha sido muy difícil reunir estas condiciones en un país como el nuestro, y en general como toda la América del Sur, en que se encuentra el grave inconveniente de la Cordillera de los Andes, que todos sabemos las fantásticas alturas que alcanzan en casi todo el largo ocupado por nuestro país. De este lugar, por haber volado el piloto Tweddle en ocasiones pasadas llevando como pasajeros a un miembro de mi familia, he podido tomar estos datos verídicos que interesan para la adopción final de esta ruta. El aviador civil nombrado, me ha dado la facilidad de tomar datos precisos, ya que se trata de un profesional. Me dice, que en esas regiones en los meses que finalizan el año, los vuelos son cómodos por la carencia absoluta de vientos duros, entre las seis horas de la mañana y 10 del día; que después de estas horas se entabla fuerte viento del Sur que barre con marcada fuerza todo el llano del desierto de Sechura, y choca con los primeros contrafuertes de la montaña de Huancabamba. Que la visibilidad es magnífica entre esas horas hasta altura de seis y siete mil pies. Datos bien pobres como se ve, pero que dan una idea de lo que puede encontrar el piloto, al traspasar esos macizos. Creo que la ruta mencionada (que ya la había escogido el Tte. Cornejo) es la que mejor se presta para la realización de esa empresa. No hay pues un solo lugar que reúna estas dos condiciones tan necesarias como la ruta Mochongo–pongo de Sasa.

Río Marañón.– Al seguir la ruta que hemos indicado el piloto tendrá la ventaja de poder seguir por el curso de este majestuoso río desde el pongo de Sasa, lugar inconfundible, puesto que a él se llega después de atravesar los pueblos de Huancabamba y Cóndor. El tramo del río no navegable por lancha, comprendido entre Sasa y Puerto Bermúdez y que se conoce con el nombre de pongo de Manseriche, es capaz de dar abrigo en toda su extensión al hidroavión, en caso de que una avería lo obligue a descender.

La ruta, pues, a seguir por el piloto, será:

Mochongo-Iquitos		
Distancia directa	870	kilómetros
Altura máxima de vuelo	2 000	metros
Distancia del primer punto del río	280	kilómetros
Rumbo aproximado	N 80º	W
Declinación magnética	8º - 20	E.

Al trazar la línea recta que une Mochongo con Iquitos, se tiene: 120 kilómetros hasta las nacientes del río Piura, sobre el desierto y arenal de Sechura; desde este lugar a Canchaque (poblado) distante 20 kilómetros, se encuentra uno con la cordillera a una altitud de 1 950 metros, al pasar por el pueblo de Huancabamba, dejando el río Sondor y pasando por el río Huancabamba. En todo este trayecto hay un macizo de cordilleras, una altura máxima de 2 100 metros; desde las nacientes del río Piura hasta el río Chinchipe hay 80 kilómetros de cordillera, pasando por el pueblo de Chirinos, con una altura de 1 860 metros; desde Chinchipe se puede descender algo para tomar el pongo de Sasa, en las nacientes del río Marañón. Haciendo un total desde Mochongo hasta el pongo de Sasa de 280 kilómetros. Desde este lugar no navegable por lanchas, pero si por hidroaviones, la navegación puede hacerse con una altura de 1 000 pies. Tenemos pues: de cordillera 160 kilómetros, del pongo Sasa, se deja el Marañón por estribor. Con un máximo apartamiento de 40 kilómetros, se llega a puerto Limón, boca del río Apaga, después de efectuar un recorrido de 120 kilómetros. Desde este instante la navegación es convencional y depende de las condiciones meteorológicas del momento, pues si estas son buenas se continúa al mismo rumbo N 80º W, o si no es bueno el tiempo se arrumba al W para, a los 80 kilómetros, acuatizar en el puesto de Barranca, para tomar un buen fondeadero y gasolina si es necesario como lo creo prudente. O bien se sigue a rumbo inicial y se pasa sobre el río Pastaza, que en este rumbo queda a 70 kilómetros y a 40 de su desembocadura al Marañón. Bajo el mismo rumbo dejando el Marañón por estribor, con máximo apartamiento de 60 kilómetros, se llega a las nacientes del río Chambira, que dista del río Pastaza 100 kilómetros. Desde este tramo en que el máximo apartamiento sobre el río Marañón es de 70 kilómetros y el mínimo de 40, se llega al río Tigre, después de recorrer 135 kilómetros, dejando el afluente Pumayacu estribor y Ruimayacu babor, a la vez que unos terrenos altos donde están las nacientes del río Corrientes afluente Tigre. A 40 kilómetros pasando el Tigre se llega al río Nanay, en su parte más angosta que nos serviría para acuatizar, y al recorrer 100 kilómetros más se llega a la ciudad de Iquitos.

Al suponer que se acuatizara en Barranca, la ruta más segura, aunque un poco más larga, sería la de seguir en lo posible el curso del río Marañón, para lo cual a partir de este punto (Barranca) se deja el Marañón por estribor con un apartamiento de 30 kilómetros máximo, recorriendo una distancia de 150 kilómetros para volver a tomar el curso del río Marañón, hasta Puerto Elvira. De este lugar a San Regis, con una distancia entre los dos puntos de 110 kilómetros cortando repetidas veces el Marañón, y desde San Regis, con un rumbo aproximado de N 40ºW, cortando por dos veces el río Nanay, se recorren 100 kilómetros, para llegar a la ciudad de Iquitos. Anchura del río Marañón, desde el pongo de Sasa hasta Puerto Meléndez (pongo de Manseriche) 200 a 600 metros. De Puerto Meléndez a Puerto

Limón de 600 a 1 200. Hasta ahora ningún aviador nacional ha tenido la osadía de atravesar la cordillera en un hidroavión y pasar por lugares desconocidos para él, por sitios en que como datos meteorológicos solo existen díceres. Efectuará pues este piloto la contraria de lo que llevó a cabo el aviador americano Fauccet, en aeroplano. Este tenía seguridad de aterrizaje, malo que bueno; pero la tenía en casi todo su recorrido, como en realidad sucedió al bajar por efecto de una tormenta en la boca del río Tigre. Aquel, hará hazaña mayor, y correrá peligros superiores, en vista que cualquier interrupción de motor le será fatal durante 280 kilómetros. El no podrá alejarse de la madre del río, como una lógica medida de seguridad.

2º.– El establecimiento del servicio regular de correo y pasajero entre el último lugar de camino carretero o de ferrocarril y el primer punto de río navegable por hidroavión.

Casi todos conocen, ya por haberlo hecho personalmente, ya por referencias, la forma cómo en la actualidad se hace el transporte de correo y pasajeros entre la costa y la región Oriental (Iquitos e intermedios).

La ruta que en la actualidad se sigue es en la que, partiendo de Lima, por tren, se llega el mismo día a La Oroya, en automóvil hasta Tarma, pernoctando allí, hasta la mañana siguiente que, en automóvil, se es trasladado hasta La Merced, en cinco horas de viaje. Desde La Merced, hoy día se va en automóvil hasta el puente de la Peruvian, en donde se toman los mulos, para hacer un camino duro y pesadísimo durante cinco o seis días, por desfiladeros y con las molestias consiguientes a todo viaje por regiones deshabitadas y careciendo del más mínimo confort. Después de dormir en tambos infectos, sometido a las torturas de una cama inverosímil de mala, de pésimo alimento, y después de hacer jornadas de 10 horas por decir lo menos, se arriba muerto de necesidad y de hambre, a la primera parte el viaje, dejando los mulos en puerto Yessupe para tomar una canoa, con una relativa seguridad, en la que se viaja cuatro largas horas, sometido a la tortura de la inmovilidad más absoluta, hasta llegar a Puerto Bermúdez. Como se comprenderá, la parte pesada del viaje está desde el pueblo de La Merced hasta Puerto Bermúdez, en donde en épocas de agua, se da el pasajero el lujo de embarcarse en una lanchita de 45 toneladas, en la cual ya se puede respirar. Esto en épocas de agua, repito, pero cuando estas faltan, que es en una gran parte del año, el gran tonelaje queda reducido, en el mejor de los casos a una canoa similar a la que efectúan el viaje de Yessupe a Bermúdez. Esta es otra odisea del pobre viajante. Baja en esa canoa durante seis u ocho días hasta tomar una embarcación a vapor en la desembocadura del Pachitea, generalmente en Honoria (puesto). Ya una vez en el río Ucayali, por bajo que esté, siempre llegan lanchas más o menos cómodas, que en cuatro días lo llevan hasta la capital del departamento de Loreto. La travesía en tiempo de aguas es más cómoda, por cuanto se toman lanchas chicas desde Bermúdez, y los grandes malos pasos de Pichis y Pachitea, sin pasan si sentir.

Como ven mis lectores, el viaje hasta Iquitos es una cadena no interrumpida de privaciones e incomodidades.

Hay otras rutas, pero no tan traficadas como la del Pichis. Existe la ruta por Moyobamba, que sale al Huallaga, pasando por Yurimaguas y desde este puerto se toman buenas embarcaciones hasta Iquitos. Mil y un trasbordos después de pasar por alturas fantásticas, y de poner en peligro la osamenta a cada rato.

La ruta del Tambo.– En la actualidad se está construyendo un camino carretero entre Mataguasi y Puerto Ocopa, en la boca del río Tambo. Esta ruta es poco traficada por las personas que van a Iquitos. No es mi intención ocuparme del estudio de todas estas rutas, solo hago esta digresión, para poder hacer palpable lo que significaría la instalación del servicio de aerohidronavegación. Al resolverse por el Supremo Gobierno la instalación del servicio de correos y pasajeros en la región Oriental, se da un gran paso hacia el adelanto y cultura de esas regiones, a la vez que el poder militar de la región de Loreto que la aseguraba en forma eficiente, de lo cual no cabe la menor duda. El levantamiento de la carta de ese departamento, que no existe sino en la forma de simples trochas y simples mapas de los ríos, queda asegurado, así como la rápida comunicación con nuestras fronteras, hoy por hoy abandonadas debido a las grandes distancias que hay que recorrer en lanchas para poder llegar a parajes que, por su misma situación y no obstante el rol que desempeñan, quedan abandonadas a su propia suerte. Generalmente las guarniciones están en la cabecera de los ríos, dado que casi todos los arreglos parciales y definitivos de nuestras fronteras estatuyen que es peruano el río hasta donde termina la navegación a vapor. Esto, como se comprenderá, es muy elástico, en vista que esa línea se toma siempre, sobre la mayor creciente de los ríos, y que si ese tiempo es corto, como sucede casi todo el año, las lanchas solo pueden llegar hasta lugares distantes de las guarniciones, alcanzándose estas por medio de canoas, que demoran largos días en llegar hasta el lugar donde están establecidas. Casos concretos tenemos con nuestras guarniciones del Aguarico, en la frontera con el Ecuador (río Napo) y con la del Yubineto (río Putumayo). En tiempo de aguas, a la primera se demora en llegar en lancha OCHO DÍAS de ida y tres y medio a cuatro de regreso; y en tiempo de sequía, las lanchas solo llegan hasta la mitad y menos del camino, y después se despachan las canoas que demoran en llegar QUINCE DÍAS. En la segunda guarnición se llega sin novedad hasta la boca del Putumayo y desde este lugar hasta el Yubineto son cinco o seis días de viaje en tiempo de aguas, pero en sequía, solo se puede llegar hasta la boca del río Algodón, y a veces algo más, hasta la boca del Igaraparana, de donde las canoas llevan los víveres. Esto es en lo que se refiere a las guarniciones, la parte militar del asunto. En lo que se refiere a la parte de correos, solo se tiene la absoluta necesidad de comunicarse con la costa, ya sea en lo referente al correo, como en lo que se puede referir a transporte de pasajeros.

La ruta, pues, que se tendrá que estudiar sin lugar a dudas, es: la que, partiendo de La Merced en aeroplano, llegue a Puerto Bermúdez, y tomar en este lugar un hidroavión para llegar a Iquitos.

El estudio de esta ruta fue presentado al señor comandante Jefe del Servicio de Hidroaviación de la Marina, Capitán de Fragata Harold B. Grow, con fecha 10 del pasado mes. Sin tener la pretensión de que ella sea la última palabra, creo que podría servir como medio ilustrativo. Ella es la siguiente:

ESTUDIO DE LA RUTA AÉREA IQUITOS-PUERTO BERMÚDEZ

Distancia directa	750 kilómetros
Distancia por etapas	863 kilómetros
Altura de Iquitos sobre el nivel del mar	86 metros
Altura de la confluencia del Marañón y Ucayali para formar el Amazonas	191 metros
Altura de la boca del Pachitea	154 metros

Vuelo por etapas:	
Iquitos a Capanahua	270 kilómetros
Capanahua a Tierra Blanca	125 kilómetros
Tierra Blanca a Contamana	110 kilómetros
Contamana a Masisea	156 kilómetros
Masisea a Yuyapichis (Pachitea)	132 kilómetros
Yuyapichis a Puerto Bermúdez	70 kilómetros
Total	863 kilómetros
Puerto Bermúdez a La Merced, (aeroplanos)	100 kilómetros

Si bien es verdad que este tramo de la región del Oriente es quizá el más frecuentado que el de todos los otros ríos, no por esto desaparece la grave dificultad que se encuentra siempre en cualquier servicio aéreo que se trate de instalar por cuanto se carecen en lo absoluto de datos meteorológicos. Y estos no se pueden tomar de los habitantes del lugar, toda vez que para ellos jamás fue necesario fijarse dos días seguidos siquiera por dónde sopla el viento. Menos se podrían exigir a los oriundos de esa región que indicaran la periodicidad de los vientos, su régimen, etc., etc. Multitud de datos que para poder servirse de ellos sería necesario que los observadores los hubieran tomado bajo una cartilla especial de indicaciones.

El tratar de dar en este pequeño trabajo datos de tal naturaleza, no sería posible, y solo me he de limitar a señalar e indicar las zonas por las cuales la navegación sería menos peligrosa, teniendo siempre en cuanta la necesidad de un acuatizaje forzoso, ya por parada de motor, ya por mal tiempo. En este río el más habitado de todos los de la región peruana, las facilidades que en él se pueden instalar, a la vez que las ya existentes, hacen de él la ruta ideal a seguir, lástima sí que se carezcan de los datos preciosos de meteorología.

SUB ESTACIÓN DE HIDROAVIACIÓN EN IQUITOS

1.– El lugar más apropiado que existe en esa población para situar los hangares y pequeños talleres de reparación, es dentro del caño del Itaya, situado a dos kilómetros de la ciudad. En este río encajonado y por lo tanto bien abrigado, tiene la Flotilla de Guerra su campo preparado para dar cima al proyecto de Puerto Militar. La pendiente suave de su orilla, a la vez que el gran fondo de terreno ya preparado, que está limitado por la Torre Inalámbrica de Itaya, hace de él el lugar por excelencia para poder construir todo lo que se precisa para el varado de los aviones, sus hangares, y su taller de reparación, a la vez que tendría como auxiliar poderosísimo la Flotilla de Loreto.

2.– Existiendo en la localidad varios aserraderos de madera, y esta en gran cantidad y variedad, creo que las construcciones en las cuales se aplicará este elemento resultarían de un precio bien reducido.

Estando establecido un tráfico regular de vapores entre U.S.A., Pará y Manaos, que a la vez se extiende por medio de la Amazon River hasta Iquitos, el aprovisionamiento sería cuestión muy sencilla, pudiéndose traer la gasolina, aceite, etc. desde los Estados Unidos con 40 días de demora.

La forma y métodos, a seguir para la instalación de hangares, talleres de reparaciones, etc., etc., compete a los técnicos de la Escuela de Hidroaviación que naturalmente son más capacitados que el suscrito,

serían los encargados de ver si los lugares que en este trabajo indico reúnen las mil y una condición que es forzoso llenar cuando se trata de obras de esta naturaleza. En vista de ello, solo me he de dedicar a reseñar lo más escrupulosamente posible los puntos en donde, por el conocimiento profundo que tengo de esos ríos, me parece que son los más apropiados.

Como el éxito de la navegación en hidroavión, en la región de los caudalosos ríos de nuestro oriente, depende de haber escogido bien los lugares de tránsito, así como los lugares donde los acuatizajes son de necesidad, repito, me voy a limitar a dar al piloto las indicaciones más exactas de esos lugares.

El pensar en la ruta directa, entre Iquitos y Puerto Bermúdez, es bueno solo cuando la necesidad de una comisión urgente del servicio así lo requiera, y aun así siempre es aconsejable la ruta que me permito indicar, pues si bien es verdad que hay entre una y otra la apreciable diferencia de 113 kilómetros, creo yo que valdría muy bien la pena de no hacer la primera en sacrificio de esos 113 kilómetros, pues se correría riesgos bastante apreciables en vista del gran apartamiento que tendría esa ruta directa de los lechos de ríos capaces de recibir el aparato en caso de avería y por lo tanto de acuatizaje forzoso. La ruta directa, está trazada en la forma siguiente.

Saliendo de Iquitos se tiene de buena navegación 120 kilómetros, teniendo al Amazonas por babor, para después a la altura de Nauta, cruzarlo para pasar a tenerlo por estribor, en el puesto Yucurucha hasta San Roque. Desde este lugar se comienza a tener un apartamiento cada vez más grande, hasta llegar al río Blanco (que en tiempo de seca es muy angosto y bajo de caudal). Este río se encuentra a los 70 kilómetros de haber dejado San Roque. Desde el instante que se toma el río Blanco, se navega casi siguiendo su curso por espacio de 140 kilómetros, para volver a apartarse, al pasar por el límite de nuestro país con la República del Brasil, en el meridiano 74º. Desde este punto se pasa como digo por una faja de tierra brasilera y a los 155 kilómetros se llega a las cabeceras del río Callaria y Utaquinea afluentes del Ucayali, habiendo pasado por cordilleras de baja altura, pero huérfanas de dato alguno interesante para el piloto en la seguridad de su navegación. Desde este lugar, y después de haber recorrido 60 kilómetros y se corta el río Ucayali entre Pucallpa y Bahuanizo, para dejar por estribor Masisea y a 22 kilómetros cortar el Pachitea casi en su desembocadura al Ucayali. Desde este instante se deja por estribor el río Pachitea, hasta casi volverlo a tocar a la cuadra de puerto Carbajal arriba de los malos pasos de chonta isla y vuelta de Verdún. A los 32 kilómetros de haber pasado sobre el Pachitea en su desembocadura, se corta el paralelo 9º S, para entrar al departamento de Huánuco, dejando siempre el Pachitea por estribor, a los 100 kilómetros y teniendo a puerto Victoria muy próximo, se deja el departamento de Huánuco para pasar al de Junín y cortar muy próximos por tres veces el afluente y al Pichis hasta llegar a Puerto Bermúdez, con 750 kilómetros de recorrido. Desde la altura de la boca del Pachitea ya se dejan ver cadenas de montañas, una de las cuales queda muy próxima a puerto Victoria, por lo que es probable, que existan corrientes de aire de cierta intensidad y variables en vista que se pueden apreciar callejones y gargantas.

Ruta siguiendo el curso del Ucayali.– Distancia 863 kilómetros.
Esta ruta que es la indicada como la más segura y que presta mayor garantía para establecer la línea que se proyecta, comprende el paso por poblados de alguna importancia y de los cuales siempre se despacha correo, porque hay oficinas o subestaciones, como son: Contamana, Masisea y Puerto Victoria.
Al dejar Iquitos se recorren 160 kilómetros entre el río Nanay y el riachuelo Blanco, para cortar el Marañón, después de haber pasado por el poblado de Nauta por estribor, y cortar repetidas veces el Ucayali, en los puntos Portugal, San Roque y Canama. Desde este lugar y al recorrer 110 kilómetros, después de haber cortado a Río Blanco a los 10 kilómetros, dejando el puesto de Callao por estribor a los 20 kilómetros. A los 80 kilómetros más de recorrido se corta el Ucayali tres veces consecutivas, en Aromito, Santa Isabel y Capanahua, para de allí dejar a corta distancia el río Ucayali (10 kilómetros máximo), y después de recorrer una etapa de 120 kilómetros, conservando al Ucayali siempre por estribor, cortar el Yanayacu y llegar a Tierra Blanca (poblado). De Tierra Blanca, dejando por babor y a corta distancia del río, se corta a los 55 kilómetros el Ucayali, para dejarlo por estribor hasta llegar a Contamana, con otros 55 kilómetros de recorrido.
Contamana.– Es la población más importante el río Ucayali, está situada en un barranco alto, en la margen izquierda (surcando), el ancho de esa parte del río y la poca corriente que hay en la margen opuesta, deja lugar para ser un buen amarradero para un hidroavión. El amarrar un hidroavión es un problema algo complejo, pues dadas las alturas de los barrancos, las alas del avión rozarían en sus extremidades, malográndose seguramente. Para lo cual propongo lo siguiente:
Una percha en forma de tangón de unos diez a quince metros de extensión, rebatible en su extremo de tierra, la cual se haría firme a otra percha enclavada en tierra con el eje de giro en ese lugar, con un fuerte viento templado en contra a la corriente del río, y en su extremo saliente un barón con gancho de escape, para hacer firme la boza del hidroavión. Largado el aparato, esta percha volvería de nuevo adentro y así no dificultaría el tráfico de las embarcaciones que siempre lo hacen pegadas al barranco, por ser estos lugares los de mejor remanso. Desde este lugar dejando por estribor una serie de puestos de relativa importancia, como San Pablo, Huáscar, Castilla, Boaboya, etc., etc., se recorren 156 kilómetros, se corta el río Ucayali, en la vuelta de Callería, en Chimbote, en Aguapá, San Francisco, Changaya, Pucallpa, Bahuanizo y Santa María, y se llega a la pequeña ciudad de Masisea.
Masisea.– Lugar situado en un alto barranco, con perfiles de greda colorada, de facilísimo reconocimiento, con grandes remansos para poder acuatizar, con torres de T.S.H., y un pequeño taller de mecánica, para poder hacer reparaciones de pequeña importancia, puesto actual de receptoría de correos.
Desde este lugar se recorren 132 kilómetros, cortando el Pachitea a poca distancia de su desembocadura al Ucayali. Se vuela siempre dejando por estribor Honoria Puerto Carbajal, el mal paso de Baños con su quebrada, así como la quebrada y mal paso de Sira, la quebrada y mal paso de Zungaruyaco, y desde este lugar ya hay que tomar un poco de precauciones, en vista de que ya se ven las cadenas de cerros con gargantas y fuertes

corrientes aéreas en las tardes de verano. Desde este mal paso se arrumba fácilmente a Puerto Bermúdez, cortando el río Pachitea, en corto espacio de tiempo, dejándolo por babor, para volver a pasar a estribor y otra vez a babor, hasta llegar a Puerto Bermúdez.

Puerto Bermúdez.– Este está situado en una planicie, bien descampada con su nivel perfectamente plano en una gran extensión, donde, con poquísimo trabajo de roce y desmonte, se tendrá un campo para aterrizaje, de unos cuatro a seis kilómetros cuadrados. Debe existir aun la pequeña factoría que tenía la estación de T.S.H. que hubo en ese lugar, más no sé qué suerte le habrá cabido, ni si han sido desarmadas las tres torres y los pocos aparatos que estaban en la pequeña factoría de reparaciones que tenía esa estación. Frente al pueblo que forma este puerto, existe un buen amarradero y con la forma que sugiero para amarrar los hidros, creo que el problema se ha simplificado mucho, pues solo se requiere un lugar de cierta profundidad, y río ancho para maniobrar y de extensión suficiente para poder efectuar el despegue. Puerto Bermúdez reúne estas condiciones, y, por lo tanto, soy de la idea que solo hasta ese lugar sea la estación final de la carrera de hidroaviones. Con la presencia del Jefe encargado del establecimiento de esta ruta, se podrán a preciar las condiciones que aquí someramente indico.

Sugiero otra ruta, con el objeto de evitar el establecimiento del servicio de aeronavegación.

La ruta Matahuasi.– Puerto Ocopa (en el Tambo). – Tengo entendido que se construye un camino, que partiendo de Matahuasi llega hasta Puerto Ocopa, en la confluencia del Tambo con el Alto Ucayali.

Ventajas.– Un trasbordo menos, independencia del servicio de aeronavegación al de hidroaviación, puesto que solamente se ocuparía este. Desde el ferrocarril, se tomaría cuatro horas de auto, y este lo dejaría en Puerto Ocopa en el cual se tendría los hidros listos para partir rumbo a Iquitos, con casi la misma distancia.

Dentro de las horas de la madrugada hasta las 10 a.m. reina perfecta calma. Después de las 12 m. se establece un fuerte viento Sur. Perfecta visibilidad en las cumbres, con un horizonte perfecto que abarca muchas millas. Los mejores meses del año en que la calma es absoluta hasta las 2 p.m. son abril, mayo, junio y julio. A partir de estos meses, la calma del viento es solamente hasta a las 10 a.m.

Las tempestades, solo se desarrollan sobre las montañas de la región que está trazada, después de las tres de la tarde. En verano el día comienza a clarear desde las cinco y media a.m., pudiéndose con toda claridad despegar a las seis menos un cuarto.

Como fácilmente se puede ver, lo que se hace en largos días de navegación en canoas y lanchas, o viceversa, se hace en hidroavión, en cuatro o cinco horas máximo, sin el menor peligro en lo absoluto, por cuanto son regiones habitadas en casi toda su extensión, con anchura de río y estirones que permitirán el descender en cualquier parte. La simple inspección de la región en que los ríos quedan dará una perfecta idea de lo que someramente trato en este pequeño trabajo.

3.– El estudio meteorológico que este servicio abarcará.

Para nadie es un misterio, que sin datos meteorológicos adelantados y con predicciones de tiempo más o menos aproximadas, es algo difícil el establecimiento de una línea que reúna las seguridades de vuelo en toda

época del año. La meteorología de la parte de Montaña por la que se va a hacer el servicio es hasta ahora desconocida, y por lo tanto no hay estudios serios hechos. Es pues de necesidad imprescindible el establecer pequeños puestos dotados de instrumentos adecuados a fin de comenzar lo antes posible el estudio de que se trata.

Propongo que este servicio esté entregado, en lo posible, a manos del mismo personal que ha de actuar en los puestos que se tendrán que establecer en los distintos puntos de ruta.

Iquitos.– En el puerto militar de Itaya, a dos kilómetros de la ciudad, existe la torre inalámbrica del mismo nombre que nos comunica con la capital de la República. Y como en ese lugar se instalará sin duda la Subestación de Hidroaviación, es en ese lugar en el que se deberán montar aparatos pequeños, tales como: termómetros, barómetros, anemómetros etc., etc. El lugar que propongo para establecer esa pequeña oficina no requiere mayor gasto que la adquisición de esos aparatos. Idéntica oficina deberá establecerse en la ciudad de Contamana, mitad del camino prácticamente entre la ruta de Iquitos y la boca del Pachitea; y como en el puerto de Masisea habrá hangar y taller de reparación, para hidros, es en ese lugar que también deberá quedar establecida una pequeña oficina. En el terminal del camino que es Puerto Bermúdez, donde solo habrá una pequeña estación de paso, creo también deben instalarse aparatos en la forma que queda establecido en las anteriores estaciones.

En una palabra, ese servicio ha de comprender, sin que esto signifique que tengo la pretensión de adelantar los estudios que ha de llevar a cabo con todo éxito, sin duda, el señor comandante Grow, los siguientes puntos:

Base principal.– Iquitos, es el puerto Militar de la Flotilla de Loreto. Con hangares y taller de reparación, y el auxiliar poderoso de la flotilla de guerra. Con dos pilotos, dos máquinas y los repuestos necesarios para emprender toda clase de reparaciones, con personal de mecánicos y marineros que la Superioridad designe en número.

Base de Masisea.– Un hangar, habitación para un piloto y una máquina, con repuestos y accesorios necesarios. Un mecánico y personal necesario para atender esta estación.

De esta suerte quedará el servicio establecido en la forma siguiente:

Salida de Iquitos con escalas en sitios importantes como Contamana, etc., etc., llegando el hidroavión a Masisea, toma el de servicio en esta estación el correo y los pasajeros, los lleva en vuelo directo de unas pocas horas hasta Puerto Bermúdez.

Puerto Bermúdez.– En este lugar deberá haber un buen campo de aterrizaje para aeroplanos. Entregado el correo y los pasajeros son tomados por un aeroplano que en 40 minutos los deja en La Merced.

La Merced.– En este magnífico lugar se podrá preparar un campo de aterrizaje para los aviones que hagan el servicio entre Bermúdez y esta población. Solo serán necesarios: un hangar capaz de contener los aparatos, un pequeño taller de reparaciones, casa habitación para dos pilotos, un mecánico y el personal que designe la Superioridad. Un buen stock de gasolina, aceites, etc., etc.

Resumiendo, el servicio quedaría establecido en la siguiente forma:

Dos veces por semana saldrían correos de Iquitos, y como la mejor hora sería en las mañanas, estas salidas se fijarían en las primeras horas, para estar en Masisea entre 11 a.m. y medio día. Saliendo de ese lugar, lo antes



Los pilotos Carlos Estremadoyro, Enrique Van Heurck y Carlos Hildebrandt antes de emprender en vuelo de maniobras, acompañados de Luis Martínez fotógrafo de Mundial. (*Mundial. Revista Semanal lustrada*. Lima, 7 octubre 1921).

posible, podría estarse en Puerto Bermúdez a la cuatro o cinco de la tarde. La salida de Bermúdez se haría acto continuo, para ir a dormir en La Merced. Lo que quiere decir que en doce horas efectivos se trasladaría un pasajero desde Iquitos a La Merced, lo que ahora cuesta entre quince y veinte días.

El lugar de enlace sería Puerto Bermúdez, en el Pachitea, y Masisea en el Ucayali, pues el hidroavión que hace los viajes desde Iquitos solo llegaría hasta Masisea y de allí emprendería el regreso a Iquitos. El que saliendo de Masisea hasta Puerto Bermúdez es muy probable que tenga que pasar la noche en este lugar. Un grupo de dos aeroplanos se encargarían del servicio en la parte comprendida entre Bermúdez y La Merced; como medio de ilustración daré el dato de que ese trayecto que un avión lo hace en 40 minutos hoy se hace en seis días. El estudio de este tramo del camino aéreo es de una importancia capital, y deberá estar a cargo del más experimentado piloto de nuestra Escuela, en vista que las alturas que tiene que tomar son muy grandes y de sitios peligrosísimos, pues existen en ese lugar profundas quebradas y cerros cuyas cumbres tienen una elevación de algunos miles de metros. Ya este estudio queda entregado de lleno a los expertos. Es natural y lógico que en este lugar también se hagan observaciones meteorológicas con toda la frecuencia necesaria. Si bien es verdad que ahora es el momento de comenzar a efectuar una serie de comparaciones, a toda hora del día, en vista que La Merced está unida a Bermúdez por una línea bastante bien servida de teléfonos, con una serie de seis tambos intermedios, en los cuales sería muy fácil obtener datos inmediatos de cómo está el estado del tiempo. Más tarde quizá, una vez establecido el servicio a firme de pasajeros y correo, estos tambos desaparecerían, así como toda señal de habitantes en esa ruta pesada, puesto que no tendría razón de existir. De manera que creo con muy marcados motivos que la misión que lleva el señor comandante Grow, tiene como base principal dejar a su paso establecido este estudio y anotación, que sería un precioso auxiliar para que dentro de cinco o seis meses más, que se realizará la inauguración de este servicio, ya se puedan contar con datos exactos de predicción de tiempo por deducción. Creo que la parte técnica de detalle corresponde al servicio de hidroaviación y a su personal, es por esto, que solo me he propuesto adelantarles algunos datos de utilidad manifiesta.

El estudio del terreno y establecimiento de hangares y talleres de reparaciones para las máquinas.– Todo el que conozca a fondo la sección de los ríos de nuestras selvas, tendrá que convenir que este estudio es de gran dificultad y de una contracción grande para ser resuelto en forma que satisfaga las condiciones de seguridad y duración. Me refiero a lo que concierne a varaderos para las máquinas. Voy en esta sección de mi trabajo a exponer una serie de consideraciones de carácter práctico, seguramente desconocidas por la mayoría del personal de la Armada que no ha estado en esa región y que quizá los mismos que han pasado por la región de la Montaña hayan olvidado, ya sea por efecto del tiempo transcurrido, ya porque en ese entonces no se tenía la más remota idea de que en un futuro serían necesarios ciertos datos de suma importancia. El terreno que generalmente forma toda la hoya amazónica es, en la parte necesaria para el establecimiento de hangares y varaderos, deleznable. Las lluvias, las crecidas formidables de los ríos en ciertas épocas del año y la

constitución misma de esas tierras, forman un conjunto de inconvenientes con los cuales se ha de tropezar el establecer ese servicio. Voy a tratar de hacer una descripción, aunque no muy detallada, de cada parte donde ha de tenerse por fuerza que establecer hangares y varaderos.

Subestación de Itaya.– De todos los lugares que existen en las zonas en que han de establecerse hangares y varaderos, este es el que reúne las condiciones ideales, tanto por la consistencia y dureza de su terreno, cuanto que por estar establecida en ese lugar la Flotilla de Guerra. El terreno es duro, de una pendiente suave en todas épocas del año, pues el declive de sus playas es constante en una gran longitud. Se tiene la gran facilidad de estar al pie de una Torre Inalámbrica con la cual se puede arreglar un horario de señales para la torre de Masisea. Con el personal de la flotilla, un promedio de 50 hombres, se llevarían a cabo las construcciones con una rapidez envidiable. El personal todo de la flotilla, Jefes, Oficiales y tripulantes (nativos estos del lugar) tiene un entusiasmo grande por todo lo que se refiere a la Marina nacional. Desde el nivel de las más altas crecientes, que están perfectamente marcadas en ese sitio, se podría establecer un plano inclinado de madera desarmable o firme, y quedadas las cualidades de la madera existente en la montaña, es lo mismo que esta esté sumergida que fuera del agua. Esa madera en la ciudad de Iquitos es de un precio sumamente barato, a tal extremo llega ese precio que se puede conseguir el pie lineal de madera aserrada a seis centavos de sol; existen buenos aserraderos y próximos a Iquitos donde se puede adquirir la madera a la medida que se desee. El atracadero de la Flotilla en el puerto militar de Itaya, queda como a un kilómetro de la boca, con un ancho en creciente de 200 metros y en vaciante de 100 a 150, limpio y poco torrentoso, con sitios bastantes rectos como para poder decolar. En cuanto a las demás consideraciones de carácter técnico, repito, el jefe, que en la actualidad viaja a Iquitos, designará la mejor forma de construcción etc., etc.

Masisea.– Esta población está situada en una planicie no inundable en ninguna época del año, tiene una torre inalámbrica que se comunica directamente con Iquitos. Situada en la margen derecha del río Ucayali, a pocas vueltas y a tres horas de bajada en lancha está la boca del río Pachitea. El barranco es bastante alto y cortado a pico antes de llegar al puerto, y solo existe una pendiente suave al sobrepasar dicho puerto, pero hay un grave inconveniente y es que la playa que se forma es de fango atolladizo; este inconveniente se subsana en una forma única. Ella consiste en hacer una explanada que partiendo del terreno alto frente a la torre inalámbrica, vaya perpendicularmente al encuentro del lecho el río, para que por ella pueda correr al carro de arrastre con la máquina montada sobre él. Toda esa construcción es muy sencilla y de poco costo. La parte que señalo es la única capaz de ser utilizada en esa zona, pues, como dejo indicado, la parte anterior al pueblo, y el mismo pueblo, quedan en un barranco muy alto y cortado a pico. Tiene la gran ventaja que en ese sitio se forma un remanso de muy regular profundidad y de una tranquilidad de agua a toda prueba. La estación inalámbrica es de una máxima utilidad para comunicare con Iquitos, a la vez que esta última se comunica con Lima y, de la torre de San Cristóbal se puede dar órdenes hasta Puerto Bermúdez por telégrafo-teléfono. Quedan, pues, solo las zonas intermedias sin comunicación, entre Iquitos y Masisea, y creo de

una necesidad práctica y militar, que las máquinas lleven un pequeño receptor de telegrafía, para que en un momento dado puedan recibir ya sea una orden en medio camino, o una noticia importante del tiempo que reina en los lugares de estación. Yo no dudo que, siendo esta medida de suma importancia, a la vez que ella no significa gran gasto y sí mucha seguridad en el vuelo, sean instalados pequeños receptores en las aeronaves.

Puerto Bermúdez.– Terminal de la ruta en hidroavión, comunicado con la capital de la República por telégrafo, está situado en la margen derecha (surcando) del río Pachitea. Es un poblado pequeño, situado en una altura, con terreno plano en una gran extensión donde sería muy fácil preparar un campo de aterrizaje para aeroplanos, a la vez que en su parte fronteriza posee una pequeña poza o remanso que, aunque algo pequeña, y poco profunda es lo bastante para poder servir, de punto de bajada, estando también al pie del poblado y en un lugar de poca corriente. Yo estimo que nada definitivo se podrá hacer hasta que la Superioridad, después de un estudio detenido, determine el sitio mejor; hay que tener en cuenta también, que la topografía de las riberas cambia mucho de año en año y es por eso que nada se puede dejar sentado como concluyente. Otra cosa que hay que tomar en muy seria consideración es que, en Puerto Bermúdez, siendo cabecera de río, las bajadas y subidas en el caudal de aguas son rápidas y bien serias, y es del todo punto necesario tomar precauciones, en todo momento, para evitar sorpresas desagradables.

La Merced.– En este lugar será donde sin duda residirá el personal que corra a cargo del servicio de aviones; anteriormente descrito, me releva de hacerlo ahora.

El establecimiento de pequeños observatorios meteorológicos en los lugares en que los hangares y talleres sean colocados. Siendo en estas pequeñas subestaciones en las que se han de iniciar los vuelos, y en cuyos sitios sin lugar a duda, debe estar el termómetro de la seguridad y garantías, tanto para el personal al servicio de esta importante rama, así como el de los pasajeros y valores entregados a la eficiencia de una tan importante dependencia de la Armada; nada, pues, más lógico que sea en ellos donde se debe decidir si se puede o no iniciar el vuelo proyectado: hablo en la inteligencia de que ya esté por iniciarse este servicio y para después cuando ya se encuentre en pleno desarrollo. Estos pequeños equipos meteorológicos, cuyo costo es insignificante, deberán ser montados de acuerdo con las reglas modernas y en concordancia con las necesidades del servicio que está llamado a desempeñar. Con este fin, es necesario que el Jefe del Servicio de Hidroaviación de la Marina mande imprimir unas cartillas explicatorias en las cuales estén contenidos todos los datos que esa Superioridad estime necesario, así como la forma y horas en que deben tomarse las lecturas etc., etc. para ello no precisa personal especial y experto, creo que desde ahora podían darse las indicaciones necesarias, en forma tal que en cada río y espaciados una cantidad de kilómetros se debían proporcionar esas cartillas especiales, para que, mientras se dotan de aparatos a las subestaciones, se vayan tomando: estado del cielo, dirección de los vientos y su intensidad, nieblas, horas en que se han presentado, etc., etc. Yo estimo que haciéndoles ver a los dueños de los puestos de tránsito la necesidad de que estos datos los tienen la Superioridad, no se negarían a darse ese pequeño trabajo, en vista de la gran utilidad que les reportará a ellos semejante servicio.

El entrenamiento de un personal especialmente capacitado para estas regiones.– Este es uno de los puntos más importante de resolver y de tener en debida cuenta, por multitud de factores importantes que deben entrar en juego, y que paso a exponer:
El entrenamiento que propongo se haga al personal nativo de ese lugar, está basado en una especial consideración, y ella es el CLIMA. El personal de la costa, con muy raras excepciones, no se aclimata ni conserva su salud durante largos periodos de tiempo, teniendo que salir de esa región con cierta frecuencia. Estas salidas perjudicarían el buen servicio, y harían que el porcentaje de enfermos fuera en incremento. Dadas las condiciones y trabajos a desempeñar por ellos, estimo que sería una medida de gran prudencia que en la base de Itaya se dictaran pequeñas academias por los señores oficiales a los clases y tripulaciones nativos de ese lugar que actualmente prestan sus servicios en la Flotilla de Guerra; mecánicos los hay, y muy buenos que podrían desempeñar las funciones de mecánicos de aviación, con un poco de aprendizaje, lo que resolvería el problema de mandar los que tienen la Escuela de Ancón y que seguramente tendrían que ser relevados con alguna frecuencia, en vista de que el clima extenuante para los costeños, hace que en un periodo de tiempo más o menos corto este personal llevado de la costa, tenga necesidad de salir del Departamento para no perder sus aptitudes. Con la ida del señor comandante Grow a Loreto, nadie mejor que él podrá constatar estos datos y resolverlos con todo conocimiento de causa, solo trato en este pequeño estudio de dar los puntos capitales, y señalar una serie de datos que quizá hubieran podido pasar desapercibidos en una visita rápida, y que los que hemos estado en diversas ocasiones por ese departamento debemos exponer, no con el carácter de doctrinas, ni de leyes incontrovertibles, pero sí, con el carácter de meras observaciones que, en manos de expertos, puedan dar nuevas orientaciones y salvar inconvenientes. Es pues del todo importante que se haga hincapié en el factor CLIMA que, para mi modo de ver, es de capital importancia para el futuro de ese servicio.
Sacar dentro del personal mismo de la Flotilla de Guerra el personal de prácticos como observadores.– En conclusión, y para dar término a este pequeño estudio, solo nos resta considerar esta idea que la creo digna de ser tomada en cuenta por la Superioridad que ha de implantar y dar cima a tan importantísimo proyecto, cuyos múltiples beneficios para el departamento de Loreto que han de palpar muy en breve. Desde hace pocos años, y sin que estos se tomen como un reproche para los jefes que han estado a cargo de la Flotilla de Guerra del Departamento de Loreto, se puede decir que la Flotilla de Guerra ha entrado en un periodo de eficiencia y que la fuerza naval de ese departamento, sino ha llegado al sumum de su eficiencia como fuerza material, dado que solo se ha aumentado con una unidad nueva sin valor casi como barco de guerra, su personal está en un brillante pie de organización, ya que los últimos Jefes que han actuado al frente de esa dependencia de Marina, han llevado a cabo una labor digna del aplauso, como lo pudo comprobar en la visita que hiciera hace ya algunos meses el digno Contralmirante Woodward, y que todos los oficiales que estuviéramos en esa fecha en la Flotilla oímos de sus propios labios.

Sentado y admitido esto no hay duda que se debe entrar en un estudio serio para darle cabida al personal de Oficiales de Mar de la Flotilla en la nueva dependencia a crearse en el departamento de Loreto. Personal serio imbuido de ideas militares tan buenas como las de la costa, inteligentes y fáciles de disciplinar, es necesario que para que este servicio quede asegurado en forma definitiva, se tomen al servicio de la Subestación por crearse, los servicios de ese personal, en lo que respecta a mecánicos y prácticos. Los primeros, con poco tiempo de entrenamiento en los motores aéreos, quedarían en magníficas condiciones para el servicio de la hidroavión, que sumados a los conocimientos que adquirirían en esa clase de motores, son gentes aclimatadas al lugar, y cuyos servicios serían sin duda eficientísimos en todo tiempo, puesto que a más de conocer perfectamente todos los ríos, por haberlos navegado innumerables veces, están hechos, por decirlo así, a todas las privaciones que se experimentan en esa región y que sería largo enumerar. Cosa parecida tendría que decir del personal de Oficiales de Mar. Prácticos de primera y segunda, como observadores, ese sería error que desempeñarían a la perfección, por cuanto ellos serían el libro de consulta del Oficial Piloto, tal como pasa en las embarcaciones de guerra fluviales. Ellos son los expertos, ellos son los que desempeñarían este papel a entera satisfacción quedando asegurado el éxito aún en vuelos de condiciones difíciles".

Al empezar el año 1927, la Aviación Naval contaba con un material operativo de última generación consistente en dos flamantes botes-voladores Curtiss HS-HL equipados con ametralladoras (para entonces el modelo más reciente en este tipo de máquinas de guerra); cuatro máquinas Douglas; dos aviones Vought; y dos aviones Boeing. "De esta manera –decía la *Revista de Marina*– nuestra aviación naval salía de la larga somnolencia de los años pasados". Por estos días, dicha publicación insertó en sus páginas el artículo "Periodo de entrenamiento de los cadetes navales en la Escuela de Hidroaviación" del teniente 1° Carlos P. Argumedo Morote que a continuación reproducimos[48].

"I

La Aviación Naval, en su actual desarrollo, ha llegado a ocupar un lugar preponderante en la vida de las naciones marítimas, y, en el caso de nuestro país, el problema adquiere mayor importancia dada la gran extensión de litoral por defender.

La última conflagración europea ha sentado bases sobre las cuales descansa hoy el ataque y la defensa aérea, considerando a la aviación como una nueva arma, imprescindible en la guerra moderna. Antes de aquel acontecimiento las actividades de la aviación militar eran limitadas a ciertos casos, que, aunque interesantes, no eran decisivas.

La característica táctica de la aviación es la ofensiva. El avión encontrará siempre la oportunidad de buscar a la aviación enemiga hiriéndola en el aire, en tierra o en el mar.

El 'Dominio del mar', claramente determinado como la supremacía completa, absoluta y definitiva de una flota sobre otra, no tiene la misma acepción para el 'Dominio del aire', pues este se halla limitado a dos factores importantes con respecto al espacio y al tiempo. La victoria en el aire está localizada al lugar en que se realiza el combate, mientras que, en



Arribo y bautizo del avión trimotor marca Ford en 1929.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Oficiales y marineros en el hidroavión *Curtiss Seagull* (1923).
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

otras partes de la lucha, en las fronteras, en otros periodos, puede muy bien existir una derrota, transformando así a los vencidos de hoy en los vencedores de mañana.

En realidad, existen todavía pequeños puntos oscuros en la Aviación, que al presente se trata de hacerlos desaparecer. Esta, como toda arma de guerra, llena servicios que están limitados, tanto en el 'orden técnico' como en el 'meteorológico'. En el técnico: el pequeño radio de acción, la inseguridad de los motores de explosión y la imposibilidad de proteger un avión contra el fuego enemigo. En el meteorológico, la niebla que puede imposibilitar la ejecución de un raid sobre el adversario.

Todos los inconvenientes en el orden técnico se tratan de subsanar con el perfeccionamiento cada vez mayor de los aparatos y, en el orden meteorológico, la generalización de la radiogoniometría, hoy utilizada en la navegación marítima, contribuirá a la disminución de las dificultades que se oponen a la navegación aérea.

Una diferencia esencial distingue al aeroplano del hidroavión; mientras que el primero necesita de un campo apropiado para aterrizar, tanto más extenso cuanto mayor es su necesidad, el segundo tiene la ventaja de amerizar en cualquier espacio de mar, máxime en caso de emergencia.

Con la adopción de aparatos anfibios semejantes a los de la escuadrilla norteamericana del mayor Dargue que nos acaba de visitar, ha de desaparecer esa diferencia y con ella los inconvenientes señalados.

Todos conocemos el rol importantísimo que desempeña el hidroavión en la guerra moderna, cuyas finalidades son: exploración táctica, exploración estratégica spotting, bombardeo y combate aéreo, ya sea contra buques de superficie o contra submarinos.

Las consideraciones que preceden son suficientemente claras como para poner de manifiesto la dedicación que merece la Aviación Naval. En la actualidad, como nuestro desarrollo económico es creciente, es factible e indispensable atender a esta rama importante de la defensa marítima.

Muy en breve veremos coronados los esfuerzos que se realizan en la Escuela de Hidroaviación de Ancón. Con la adquisición de nuevos elementos se ha de dar principio a una de las empresas más gigantescas en el Perú, cual es la unión por servicio aéreo de la costa con Iquitos, en la apartada región oriental. Un viaje que se hace hoy apresuradamente empleando más de 20 días, se reducirá de 3 a 4.

II

La necesidad de complementar la instrucción de los cadetes en el arma de la Aviación Naval, hizo pensar y resolver el aprovechamiento de los meses de 'Crucero de Verano' para el entrenamiento de los que ingresan al 5º año de estudios.

Es indudable que esta instrucción es necesaria para el futuro oficial de Marina, ahora que la Aviación es considerada como una de las especialidades en la Marina de Guerra.

Para el oficial recién egresado de la Escuela Naval del Perú y que sea designado a la Escuela de Hidroaviación, ya no será una novedad que el aprendizaje de los cursos que se dictan en ella, evitándose así considerable pérdida de tiempo; antes bien, los conocimientos adquiridos en su 'periodo de entrenamiento', han de facilitarle el perfeccionamiento en su vida futura. De aquí nace la importancia de esta instrucción preliminar, puesto que en ella aprovechan los cadetes de claras explicaciones, en una

época creada para las investigaciones e interrogaciones, que más tarde el grado y cierto amor propio, mal entendido, les ha de cohibir hacer.

Periodo de entrenamiento

Un factor importante para la distribución de los trabajos y clases es la influencia del clima. El calor estival en Ancón es excesivo en los primeros meses del año, lo que contribuye a disminuir el número de horas aprovechables.

La rutina de los cadetes en los primeros cinco días de la semana está regida por el siguiente horario:

6:30	Levantarse
6:45	Ejercicios y baños de mar
7:30	Desayuno
7:50	Formación e inspección (ropa de trabajo)
8:00	Trabajos (práctica en hangares y talleres)
11:45	Fagina
13;00	Almuerzo
14:00	Trabajos (estudio, copias y dibujos)
15:30	Fagina (deporte)
18:15	Formación e inspecciones
18:30	Comida
22:00	Silencio

Los días sábados en la mañana se realiza la revista de inspección por el Comandante Director, después de la cual termina las labores de la semana.

Como se verá, en los días ordinarios únicamente se aprovecha 5 horas 15 minutos, para trabajos y estudios, tiempo bastante corto, que nos sugiere la idea de duplicar el 'periodo de entrenamiento', haciendo que los cadetes concurran dos años consecutivos o sea en el 5º y 6º año de estudios. De esta manera los conocimientos adquiridos en un periodo se cimentarán en el siguiente, despejando dudas casi siempre nacidas en la instrucción preliminar.

Para los efectos de entrenamiento, los cadetes están divididos en dos clases: A y B con seis miembros cada una a cargo del más caracterizado.

El 'periodo de entrenamiento' consta de doce semanas, con la distribución de los cursos y prácticas en la forma siguiente:

I SEMANA

Limpieza y cuidado de máquinas
Estructura de las máquinas
Artillería aérea
Croquis del sistema de gasolina de la máquina HS2L
Lectura de Reglamentos

II SEMANA

Limpieza y cuidado de máquinas
Composturas y entelajes
Artillería aérea
Croquis del sistema de ignición de la HS2L
Lectura de Historia de la Aviación

III SEMANA

Limpieza y cuidado de máquinas
Desmontaje y limpieza de motores
Artillería aérea
Lectura de Teoría de Vuelos

IV SEMANA
Limpieza y cuidado de máquinas
Compostura, montaje y desmontaje de motores
Artillería aérea
Croquis del sistema de refrigeración de la HS2L
Lectura de Teoría de Vuelos

V SEMANA
Limpieza y cuidado de máquinas
Compostura, montaje y desmontaje de motores
Artillería aérea
Croquis del sistema de controles de la HS2L y DT2
Lectura de Teoría de Vuelos

VI SEMANA
Limpieza y cuidado de máquinas
Compostura y montaje de motores
Artillería aérea
Croquis del sistema de combustible de la VNB1

VII SEMANA
Limpieza y cuidado de máquinas
Revisión de alas, alambres, controles, etc.
Artillería aérea
Croquis del sistema de ignición de la VNB1
Lectura del Manual de Aviación

VIII SEMANA
Limpieza y cuidado de máquinas
Revisión de alas, alambres y controles
Artillería aérea
Croquis del sistema de lubricación de la VNB1
Estudio del Manual de Aviación

IX SEMANA
Limpieza y cuidado de máquinas
Compostura, balanceo, hélices
Artillería aérea
Croquis de los controles de la VNB1
Estudio del Manual de Aviación

X SEMANA
Limpieza y cuidado de máquinas.
Vuelos
Artillería aérea
Revisión de croquis
Motores de Aviación

XI SEMANA
Limpieza y cuidado de máquinas
Artillería aérea
Revisión general de croquis
Exámenes

Notaremos que, en la instrucción, se da mayor importancia a la conservación de la máquina, a la artillería aérea y al estudio del motor, conocimientos de valor para el que ha de comandar una máquina.

Al término de cada semana, los cadetes presentan los apuntes de la instrucción recibida de cada curso y de la calificación de ellos se deduce la nota semanal. Finalizando el 'periodo de entrenamiento' se realizan los exámenes, cuya

nota promediada con las de los tres meses, define el aprovechamiento del cadete durante la permanencia en la Escuela de Hidroaviación.

Con el fin de conocer la actividad de cada uno de ellos y su cooperación en el buen servicio, se ha establecido un rol de guardias como adjuntos de los oficiales de guardia y de vuelos.

Para la mejor realización del 'periodo de entrenamiento', se requiere la construcción de un alojamiento adecuado para los cadetes, pues es indudable que el confort contribuye al máximo rendimiento de la colectividad.

Antes de terminar, agregaremos, que en el personal de la Escuela de Hidroaviación de Ancón, existe espíritu de trabajo y abnegación, cualidades esenciales para lograr acciones decisivas en un futuro no lejano" (*Revista de Marina*. Callao, enero-febrero de 1927, año XII, Nº 1, pp. 74-80).

Por Decreto Supremo de 11 de abril de 1927, el gobierno declaró al distrito de Ancón "Distrito Naval Militar" bajo la autoridad de un jefe de la Armada. Aquí el texto:

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Considerando:

Que los servicios de Hidroaviación de la Armada y depósito de altos explosivos se encuentran establecidos de manera permanente en el distrito de Ancón;

Que, además, la caleta del mismo nombre sirve anualmente de estación a los buques de la Escuadra durante el tiempo en que efectúan los ejercicios de práctica de tiro de cañón;

Que, de lo expuesto anteriormente, se deduce la necesidad que existe de dictar las medidas conducentes a la seguridad y buen funcionamiento de los expresados servicios.

Decreta:

1. Declárase al distrito de Ancón 'Distrito Naval Militar' bajo la autoridad de un jefe de la Armada, con el título de 'Jefe Naval Militar'.
2. El Jefe Naval Militar de Ancón ejercerá, además de las funciones que le corresponden, las atribuciones acordadas por las leyes y reglamentos a los Capitanes de Puerto y Jefes de Policía.
3. La jurisdicción del Jefe Naval Militar de Ancón se hace extensiva a la caleta del mismo nombre".

Por otro lado, con fecha 10 de noviembre del indicado año 1927, se aprobó el contrato con la empresa "C. E. Guyant and Company" para la construcción de un depósito, un hangar y una plataforma de concreto en el Servicio de Hidroaviación de Ancón (Garaycochea, T. 4, pp. 443-449). Así lo confirmó el ministro de Marina en su *Memoria* de ese año: "El local que ocupa el Servicio de Hidroaviación ha recibido mejoras muy importantes, tales como la construcción de un nuevo hangar, el acondicionamiento de un campo de sport, la nivelación de terrenos, la ampliación de la casa de hielo y bombas de achique, la perforación de un pozo con producción de más de 70 galones de agua salobre por minuto, la instalación de jardines, etc.".

Todas estas y otras importantes innovaciones, llevaron al gobierno, pues, a convertir al puerto de Ancón en el mencionado "Distrito naval" bajo la autoridad directa e inmediata del Jefe de Hidroaviación Nacional, comandante Harold B. Grow.

En ese mismo mes de noviembre y ante la expectativa de la ciudadanía nacional, una nueva hazaña acompañó a la renovada aviación naval peruana. ¿Qué ocurrió? El comandante Grow y el joven teniente 2° Leonardo Alvariño Herr (piloto instructor de la Escuela de Hidroaviación), salieron del campo de Ancón en sus respectivas máquinas y cruzaron los Andes a 20 000 pies de altura, llegando al poblado de San Ramón en la montaña de Chanchamayo; de inmediato recorrieron la zona de Masisea, Contamana e Iquitos. Con ello –dice Basadre (2005)– no solo exploraron el teatro de las operaciones para que en el futuro fuera abierto el servicio comercial de la costa a la selva, sino que también se estableció un verdadero récord nacional de altura. Fue, sin lugar a dudas, el comienzo de la conquista de la selva por el aire, anticipándose a la formación de las compañías aéreas comerciales que más tarde brindarían ese servicio (*Memoria de Marina*, 1927).

Sobre este singular viaje precursor, el propio comandante Grow escribió una carta (publicada por la *Revista de Marina*, 1928, N° 2, p. 187) narrando las peripecias y adversidades que tuvo que pasar, junto con el mencionado teniente, quien iba como observador durante el vuelo. Su propósito –según narra– era encontrar la ruta aérea más segura hasta Iquitos despegando de San Ramón. Aquí su testimonio: "En esta desesperada lucha contra las inclemencias del tiempo, perdimos más de una hora y la gasolina principiaba a escasear; estábamos sobre regiones desconocidas, con intensos chubascos, vientos duros y una interminable tormenta eléctrica; y, por otro lado, sin poder encontrar sitio apropiado para aterrizar e imposibilitados de regresar a Masisea". Al final, lograron arribar a San Ramón. Asimismo, refiere la impresión que causó el hidroavión a los nativos de los diversos caseríos de la zona, quienes creyeron que había llegado el momento del juicio final, "dedicándose a hacer amargas lamentaciones y rezando fervorosas súplicas y plegarias a sus dioses. Los indios llaman al hidroavión Almendotzi que quiere decir 'cosa grande que vuela'. En Anquimarca, sobre el río Paucartambo, permanecimos dos días a la espera del combustible para la nave, recibiendo las atenciones de centenares de personas que desde varias millas a la redonda habían venido a pie para presentarnos su saludo y conocer el avión".

Al año siguiente, por Decreto Supremo de 28 de mayo de 1928, se creó la primera Escuadrilla de Reconocimiento (Servicio Aéreo a la Montaña), totalmente independiente de la Base y de la Escuela de Hidroaviación de Ancón (*Revista de Marina*:

DOCUMENTOS DE FORMACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL



El capitán de navío Harold B. Grow, Inspector General de Aeronáutica, en la Base Naval del río Itaya.



Estación Radiográfica de Orellana.



Estación Radiográfica de Masisea.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Crónica Nacional. Callao, 1929, N° 3, p. 296). Durante ese año, se produjeron algunos cambios significativos en la organización y conducción de la aviación naval que la indicada publicación detalló por entonces. Por ejemplo, la jefatura del nuevo Servicio de Hidroaviación quedó instalada en el local del Ministerio de Marina, bajo la dirección del jefe del Servicio Aéreo, capitán de navío Harold B. Grow. Como Director de la Escuela de Hidroaviación de Ancón fue nombrado el capitán de fragata Ben Harrison Wyatt, "quien empezó a desarrollar un vasto plan de actividades". Asimismo, por otro Decreto Supremo se creó la Inspección General del Servicio de Aviación Naval y Militar.

De esta manera, la flamante organización del Servicio de Hidroaviación de la Marina quedó conformada así:

- Inspector General de Aeronáutica: Capitán de navío Harold B. Grow.
- Director de la Escuela de Aviación Naval y jefe de la Base Aérea de Ancón: Capitán de fragata Ben H. Wyatt.
- Subdirector: Capitán de corbeta Jorge Alva Saldaña
- Jefe del Departamento de Vuelos: teniente 1° Armando Zamudio Colmenares.
- División de Entrenamiento: Teniente 2° Carlos J. Washburn Salas, instructor de vuelos; teniente 2° Carlos Adolfo de la Jara Loret de Mola, instructor de vuelos y jefe de la Escuela de Campo.
- División de Operaciones: Teniente 2° (asimilado) Lloyd R. Moore, jefe de instructores y jefe de la Escuadrilla de Operaciones; teniente 2° Luis Felipe Sologuren Gómez, piloto de la Escuadrilla de Operaciones.
- Jefe del Departamento de Armamento: Teniente 1° Carlos Zegarra Lanfranco.
- Sección de Artillería: Teniente 2° Víctor Montes Arias
- Sección de Navegación: Teniente 2° Manuel Cánepa Muñiz
- Sección de Radio: Teniente 2° (asimilado) George R. Johnson
- Jefe del Departamento de Conservación y Policía: Teniente 2° Luis F. Sologuren.
- Jefe del Departamento de Ingeniería: Capitán de corbeta ingeniero Juan L. Romano y teniente 2° (asimilado) Walter A. Jagielski.
- Jefe de Mecánicos: Alférez de fragata (reserva) Carlos Carrillo
- Jefe del Departamento de Administración: Teniente 1° José C. Villanueva; teniente 2° (reserva) Víctor M. Ontaneda Menacho, jefe de la División de Suministros.
- Jefe del Departamento de Sanidad: Teniente 1° Sanidad Daniel Garcés; alférez de fragata Odontólogo Julio Carbajal.



Retratos de los marinos brevetados. Ellos son los señores: teniente segundo Manuel Cánepa; alféreces de fragata del cuerpo de reserva Pedro Griva 1º; Julio Barrera G. y Arturo Leca. R, con diploma de pilotos: y el teniente primero José Villanueva P. y alférez de fragata del cuerpo de reserva Julio Ontaneda M., diplomados como observadores. (*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 30 marzo 1928).



Teniente 1º de Aviación José Estremadoyro Navarro, Jefe del Servicio de Hidroaviación en la Montaña que tan valientemente ha realizado los brillantes raids aéreos de exploración Iquitos-Moyobamba e Iquitos-Masisea-puerto Maldonado. (*Revista de Marina*. Lima, noviembre-diciembre de 1929).



El Alférez Pedro Griva sirvió como piloto en la Línea Aérea Nacional del Oriente 1928 y en la Base de San Ramón, volaba inicialmente aviones *Keystone K-55 Pronto*. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

- Oficiales alumnos: Alféreces de fragata José San Martín Fraysinet, Alejandro Valderrama Tudela, Alberto Maguiña Suero, Elías Moreno Quintana, Manuel Torres Ríos.
- Alumnos de Guerra de Reserva: Rafael Dañino Payetaca, Samuel Morante Jara, Juan Tudela de Lavalle, Jorge Tweddle Valdeavellano, Alfredo Roldán Seminario.
- Jefe de las Fuerzas Aéreas de la Montaña: Teniente 1° Gustavo Cornejo Portugal.
- Jefe de la Primera División (Iquitos): Teniente 2° José Estremadoyro Navarro; ayudantes: alféreces de fragata (reserva) Arturo Lecca y Julio Barrera.
- Jefe de la Segunda División (San Ramón): Teniente 2° Leonardo Alvariño Herr; ayudantes: alférez de fragata (reserva) Pedro Griva Pannay y teniente 2° (asimilado) Wayne Carleton[49].

El 15 de setiembre de 1928, el ministro de Marina, Arturo Núñez Chávez, y los integrantes de las Comisiones de Marina del Congreso Nacional visitaron la Escuela de Hidroaviación de Ancón. "La Comisión, después de permanecer casi todo el día cumpliendo su labor, pudo verificar el excelente estado en que se encuentra esta importante dependencia de la Armada" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, setiembre-octubre de 1928, año XIII, N° 5, pp. 520-521). Una semana después (día 22), ocurrió el siguiente hecho narrado por dicha publicación: "Al hacer entrega al Presidente de la República de una preciosa tarjeta de oro con brillantes que le obsequiara el pueblo de Contamana por su actuación como mandatario, fueron también obsequiados con una medalla de oro nuestros oficiales teniente 1° Gustavo Cornejo Portugal, Jefe de la Primera Escuadrilla de Reconocimiento y teniente 2° Leonardo Alvariño Herr, Jefe de la Segunda Escuadrilla de Reconocimiento. Estos prestigiosos oficiales son los inauguradores del servicio aéreo de la Montaña y mantienen eficazmente dicho servicio entre Lima, La Merced, San Ramón, Masisea e Iquitos".

El jueves 8 de noviembre a mediodía, la Escuela de Hidroaviación fue visitada por el coronel Emilio Herrera, jefe de la Aviación Española, acompañado por el ministro de Marina, por los integrantes de la Comisiones de Marina de las Cámaras de Senadores y Diputados, por el jefe del Estado Mayor General de Marina, por el jefe del Servicio de Hidroaviación y por altas personalidades militares y civiles. "Después de inspeccionar el establecimiento, de intercambiar ideas con el personal y de verificar el material correspondiente, la distinguida comitiva se constituyó en la casa del jefe de la Escuela en la que se brindó una copa de champagne.

Acto seguido, se dirigió al elegante hotel de Ancón donde se sirvió un espléndido almuerzo ofrecido por el ministro del Ramo. El coronel Herrera fue una de las personas que, invitado por el jefe de la expedición, atravesó el Atlántico en el Graf Zeppelin de Alemania a Nueva York" (*Revista de Marina*. Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1928, año XIII, N° 6, pp. 613-614).

El 11 de diciembre, el experimentado capitán Carlos Martínez de Pinillos y el joven teniente 1° de la Armada, Carlos Zegarra Lanfranco, partieron de Lima en viaje a través de las dos Américas tripulando el avión *Perú*[50]. Aquí el comentario de la *Revista de Marina*: "Este par de valientes aviadores, que de etapa en etapa van conquistando la gloria de ser los primeros sudamericanos en realizar un vuelo de tanta trascendencia, constituyen un legítimo orgullo para todos los peruanos. Muchas han sido las dificultades con que ellos han tropezado para realizar su vuelo, pero con su tenacidad y perseverancia han vencido todo. Lima-Ilo; Ilo-Santiago de Chile; Santiago de Chile-Buenos Aires; Buenos Aires-Montevideo; Montevideo-Río de Janeiro son las cinco etapas con que nos sorprenden al cerrar nuestro último número del año. No solo el Perú entero sino todo el mundo, tiene hoy puestos los ojos en estos esforzados, valientes y modestos conquistadores del aire. Ellos son nuestros. Muy grande es la misión que ya llevan realizando en todo terreno, son algo más que apóstoles de la confraternidad peruana hacia todos los pueblos donde el Perú se pose, son también los exponentes de la raza con todo su valor, que lo único que necesita es que se les de la oportunidad y que se les ayude para poner a prueba de cuánto son capaces" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1928, año XIII, N° 6, p. 312).

En estas condiciones de reacomodo y despegue institucional, el presidente Leguía en su *Mensaje* de ese año 1928 expresó no solo su enorme satisfacción por los logros alcanzados, sino también su regocijo por las expectativas que ello representaba para el futuro inmediato del país. En términos por demás amplios y elocuentes manifestó:

> "El adelanto del Servicio de Hidroaviación de la Marina ha sido puesto, una vez más en evidencia, con la iniciación del servicio aéreo en nuestra Montaña, de gran trascendencia para el desarrollo futuro de esta vasta y apartada región. Las bases de San Ramón, Masisea e Iquitos están ya completamente instaladas y reúnen las comodidades y requisitos para que el personal y material se conserven debidamente.
>
> La ruta que siguen nuestros aviones es la de San Ramón, Masisea, Contamana e Iquitos; pero, además de estos lugares, tanto para estudiar las condiciones atmosféricas como por exigencias del servicio, se han efectuado vuelos con magníficos resultados a otras zonas como San Pablo,

EL ARRIBO TRIUNFAL DEL CAPITÁN CARLOS MARTÍNEZ LANFRANCO, A BORDO



DE PINILLOS Y DEL TENIENTE 1º CARLOS ZEGARRA
DEL AVIÓN *PERÚ*



(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 28 de junio 1929).

> Yurimaguas, Requena, Dos de Mayo, Tierra Blanca, Huancayo, Orellana, río Napo, Auquimarca, Huancabamba, Oxapampa, etc. El número de vuelos realizados hasta la fecha excede de 200 con cerca de 500 horas de vuelo respectivo. El resultado financiero ha superado las expectativas y puede decirse que, dentro de un año, esta línea comercial se sostendrá con sus ingresos propios. El recelo o resistencia que todo nuevo sistema origina ha desaparecido y, por el contrario, el establecimiento de este servicio ha sido saludado con júbilo por los pobladores de las lejanas regiones directamente beneficiadas por él.
>
> La línea comercial aérea de la costa está eficientemente servida. Sus viajes constituyen, además, un excelente entrenamiento para nuestros jóvenes y entusiastas pilotos navales.
>
> El Distrito Naval de Ancón, cuya jefatura está encomendada al capitán de navío Harold B. Grow, ha progresado notablemente y ofrece perspectivas de avance insospechable.
>
> El Cuerpo de Oficiales de Reserva de Aviación ha comenzado a dar sus frutos, habiéndose diplomado recientemente varios pilotos que ya están en servicio activo".

El año 1929 también se caracterizó por los múltiples y significativos progresos alcanzados por el Servicio de Hidroaviación de la Marina en sus diversas áreas. Por ejemplo, el 29 de mayo los aviadores Carlos Martínez de Pinillos y Carlos Zegarra Lanfranco, piloteando el avión Perú, emprendieron su raid de retorno Nueva York-Lima. A raíz de ese exitoso acontecimiento (que la prensa limeña resaltó), ambos aviadores fueron objeto de una cariñosa y entusiasta recepción a su arribo a la capital, "después de haber coronado sus justas aspiraciones" (*El Comercio*. Lima, 25 de junio de 1929). Ascendido a capitán de corbeta, Zegarra fue objeto el domingo 18 de agosto de un homenaje especial a bordo del *Almirante Grau*. "Sus compañeros de la Armada, quienes fueron los oferentes, designaron al comandante del B.A.P. *Grau*, capitán de navío Julio Víctor Goicochea, para que ofreciera la manifestación y le hiciera entrega de una artística espada con empuñadura de oro. Al homenaje asistieron distinguidas personalidades militares y civiles, especialmente invitadas, las cuales fueron exquisitamente atendidas por los oficiales organizadores de este simpático agasajo" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, julio-agosto de 1929, año XIV, N° 4, pp. 359-360).

A mediados de año, el gobierno, con el fin dotar al Servicio de Hidroaviación del material más eficiente y avanzado, adquirió de los Estados Unidos los siguientes aviones: doce Vought; nueve Stearmm; tres Boeing 40-b de cuatro plazas; y un Hamilton con capacidad para 10 pasajeros, para el servicio aéreo en la Montaña. "Este material vino en uno de los buques de la compañía naviera Grace Line, siendo desembarcado en el Callao y armado en Las Palmas por nuestros competentes y hábiles mecánicos", comentó la citada publicación.

Por estos días, el teniente 2° José Estremadoyro Navarro hizo dos vuelos espectaculares para entonces y que sirvieron de base para los viajes futuros. El uno –dice Basadre (2005)– lo efectuó el 29 de octubre de 1929 cuando partió de Iquitos con rumbo a Moyobamba en cinco horas para regresar el día 31; hubo gran entusiasmo popular por este viaje. Dos meses después (el 19 de diciembre), el joven y experimentado piloto realizó su segundo viaje de exploración con el propósito de implantar en el futuro una línea aérea que uniera Iquitos con Puerto Maldonado; demoró dos días (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, noviembre-diciembre de 1929, año XIV, N° 6, pp. 638-640). Aquí la narración de lo ocurrido según dicha publicación:

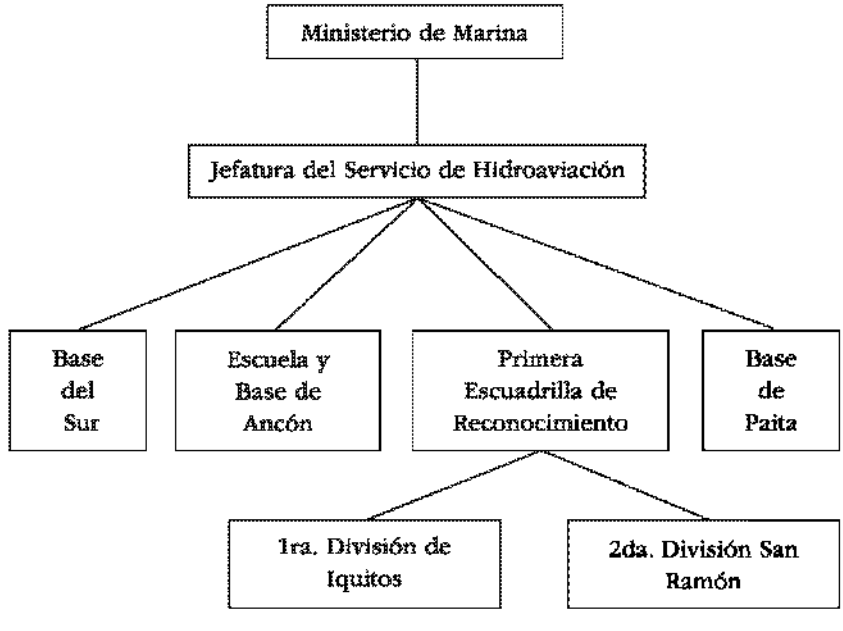
> "El día 29 de octubre, decoló el hidroavión 1-R-2 a las 07:20 horas, piloteado por el teniente Estremadoyro con rumbo a la ciudad de Moyobamba, acuatizando en el río Mayo frente a esta ciudad a las 12:40 horas del mismo día, uniendo, gracias a su inteligencia y pericia, dos pueblos de nuestras selvas amazónicas.
>
> Tanto en Moyobamba como en Tarapoto y Yurimaguas, el entusiasmo al ver por primera vez un avión fue grandioso, siendo el teniente Estremadoyro recibido por las autoridades y el pueblo que veían en su proeza nuevos rumbos abiertos y una esperanza de progreso.
>
> El día 31 del mismo, emprendió viaje de regreso a Iquitos. El éxito de este vuelo ha despertado entusiasmo en todos los pueblos del Oriente peruano; Iquitos, asociándose a este regocijo, ha manifestado en la persona del referido teniente su agradecimiento por la eficiente labor del servicio que está bajo su mando.
>
> Del vuelo del teniente Estremadoyro se ha deducido que la nueva ruta que ha inaugurado es perfectamente factible y por lo tal ha quedado implantado este nuevo servicio, uniendo Iquitos con Moyobamba en 5 horas solamente, quedando por lo tanto beneficiada esa región y con grandes seguridades para los pasajeros, pues de Iquitos a Yurimaguas se vuela sobre dos caudalosos ríos, y de Yurimaguas a Moyobamba una tercera parte del recorrido se hace sobre el río Huallaga. Según el piloto, se puede establecer un puerto, pues hay una laguna de 4 km. de largo por un km. de ancho a 4 000 pies de altura, y que presta toda clase de garantías en caso necesario. En Moyobamba el río Mayo es muy cómodo para acuatizar, pues tiene de 70 a 80 m. de ancho.
>
> El 19 de diciembre, piloteando el hidroavión 1-R-1, salió de Iquitos en vuelo a Masisea, en donde hizo escala, siguiendo enseguida a la boca del río Tambo donde pernoctó. El 20 a las 11:25 horas levantó vuelo de dicho lugar, enfilando su avión con dirección al Madre de Dios, y siguiendo el curso de los ríos Urubamba, Maishagua, Serjalí y Manu, acuatizó con toda felicidad a las 15:30 horas en Puerto Maldonado, después de cuatro horas quince minutos de vuelo, uniendo así en poco tiempo el departamento de Madre de Dios con Loreto y la capital de la República.
>
> Este vuelo, que desde luego no deja de tener innumerables peligros y que, como se ve, acaba de ser coronado con el más grande de los éxitos, permitirá en un no lejano día, el establecimiento de una línea aérea a Maldonado, cumpliendo así el constante deseo del Supremo Gobierno de unir por redes aéreas los pueblos más apartados de las bellas regiones del Oriente.

> Este servicio ha escrito para el progreso de la aviación nacional una página más en el libro de sus éxitos, con los dos vuelos de exploración que ha realizado el teniente 1° aviador José Estremadoyro Navarro, Jefe del Servicio de Hidroaviación de la Montaña".

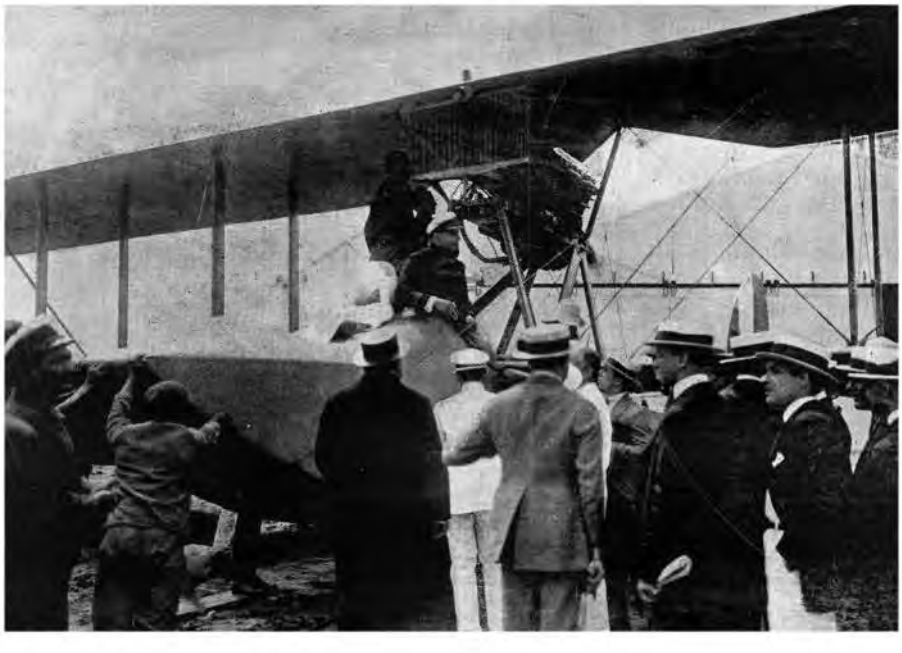
A raíz de estos dos exitosos viajes, el comandante Grow, Inspector General de Aeronáutica, envió al teniente Estremadoyro el siguiente radiograma de felicitación: "Teniente Estremadoyro. Masisea-Puerto Maldonado. El suscrito, vivamente complacido, no encuentra palabras con que felicitar a usted calurosamente por su magnífica y nueva hazaña de hoy, referente a su vuelo de exploración de Masisea a Puerto Maldonado, demostrando indiscutiblemente una vez más pericia y desmedido arrojo que llena de honra a la Aviación Peruana.– Comandante Grow, Inspector General de Aeronáutica".

En un documento oficial que se conserva en el Archivo Histórico de la Marina de fines de 1929, bajo el título de "Datos relacionados con la organización y número de aparatos del Servicio de Hidroaviación de la Marina" se hace una amplia descripción de la situación de dicho servicio, comparándolo con la de otros países. Aquí la versión completa:

> "El Servicio de Hidroaviación de la Marina, depende directamente del Ministerio de Marina, siendo la Oficina de Hidroaviación la intermediaria entre el Ministerio y las dependencias del mismo Servicio de Hidroaviación, como se observa en el croquis siguiente:







El gran raid de aviación Ancón-Nueva York emprendido por Juan Leguía.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 25 de febrero de 1921).

El Jefe del Servicio deberá ser de grado no menor al de capitán de fragata y Aviador Naval Diplomado, formando parte del Estado Mayor General de Marina. El Jefe de la Base y Escuela de Ancón, de grado no menor al de capitán de corbeta y Aviador Naval Diplomado.

La organización interna de la Escuela y Bases del Servicio, en lo que respecta a la disciplina y administración, es igual a la que rige en todas las dependencias de la Armada, y para los trabajos internos, aprendizajes y conservación del material, etc. Se subdivide el personal y material en siete Departamentos, los cuales se denominan conforme a la finalidad con que han sido creados y son:

EJECUTIVO.– Encargado de la disciplina, personal, guardias, etc.

VUELOS.– Corre a cargo de la organización de los vuelos, de la limpieza y conservación de las máquinas en vuelo, etc.

ARMAMENTO Y RADIO.– A cargo del armamento del tiro y de toda clase de comunicaciones radiotelegráficas.

CONSERVACIÓN Y POLICÍA.– Encargado de la limpieza y conservación de todos los locales, construcciones, etc.

INGENIERIA.– Se encarga de las reparaciones de motores y aviones, de todos los trabajos de electricidad, y de reparaciones menores en general.

ADMINISTRACIÓN.– Tiene a su cargo todo el movimiento administrativo de la Escuela, pedidos, deportes, víveres, vestuario, etc.

SANIDAD.– Encargado de todo el movimiento sanitario de todo el Servicio, etc.

Los Jefes de Departamento son responsables de la buena marcha y de la eficiencia en general de sus Departamentos.

Además, dentro del plan general de la Escuela de Ancón, existe la llamada Escuela de Campo, la cual está a cargo de la instrucción de los alumnos en tierra hasta que sean brevetados. Los cursos que en esta se dictan son los siguientes:

Teoría de Vuelo
Motores de Aviación
Radio y Comunicaciones de aviación
Aereología
Navegación aérea e instrumentos
Artillería aérea
Bombardeo aéreo
Exploración aérea
Combate aéreo
Historia de la Aviación

APARATOS Y SUS CARACTERÍSTICAS

Todas las máquinas que existen en la Escuela y Base de Ancón son de entrenamiento preliminar y avanzado, distribuidas en cuadrillas, cuyas máquinas y características son las siguientes.

Primera Escuadrilla

4 Máquinas tipo Boeing con flotador. Son biplanes, biplace, con motor Wright de 220 HP. – Corren en crucero 60 millas por hora con un tiempo de vuelo de 2 h 45 m.

2 Máquinas tipo Vough con flotador. Son también biplanos, biplace, con motor Wright de 220 HP. Corren en crucero 90 millas por hora 13 horas de vuelo.

Segunda Escuadrilla

4 Máquinas tipo Douglas con Flotadores cada una. Son biplanos y tienen capacidad para 3 pasajeros además del piloto. Motor Liberty de 400 HP. Corren 80 millas por hora con 6 horas de vuelo.

2 Máquinas tipo Curtis, botes H.S.2.L. Son también biplanos y tienen capacidad para 3 pasajeros además del piloto. Motor Liberty de 400 H.P.; 60 millas por hora y 5 hs.30 m. de vuelo.
Las máquinas que forman parte de la Primera Escuadrilla de Reconocimiento (Servicio Aéreo de la Montaña) y que se encuentran en Iquitos y San Ramón, son los siguientes:
6 Máquinas tipo Keystone; tres con tren de aterrizaje y tres con dos flotadores cada una. Son biplanos, triplace con motor Wright de 220 HP. Corren en crucero 70 millas por hora, con 40 horas de vuelo.

DATOS SOBRE LA AVIACIÓN DE LOS PAÍSES SURAMERICANOS

ARGENTINA

1.– EL Director de la Aviación de la Armada es el Capitán de Fragata don José Gregores.
2.– Escuela de Aviación Naval en Puerto Belgrado, dependiente de la Base Naval.
3.– Escuela de Aviación Militar en El Palomar
4.– Hidroaviones del B-1 al B-8
5.– Máquinas de Escuela: Avro y Bristol. De caza Deworleni y de reconocimiento Breguet.
6.– Fábrica de aeroplanos, inaugurada el 11 de noviembre de 1927 en Córdoba, (camino entre Córdoba y San Roque km 4 y 6) donde se construirán motores horraine hirtrich, cuyas patentes han sido adquiridas por el Estado, así como fusiles y proyectiles. Tiene 8 pabellones, 5 de talleres, de Dirección y Administración y 1 de encaje de aparatos 1 usina eléctrica.
7.– Dirigibles B-5 y B-8 bendecidos en noviembre del año ppdº. Y 0-2.
8.– La fábrica de aeroplanos inaugurada en Córdoba, a más de ser una fábrica nacional es también un establecimiento oficial, que provee el material de vuelo a las bases aeronáuticas argentinas. Se fabrican motores, hélices, cuerpos de máquinas etc. Se ha destinado solo para la aviación 4 000 000 pesos oro.
9.– Ha sido ampliado la Base de Punta–Indio que importó 2 000 000 pesos.
10.– El gobierno argentino ha firmado un contrato con la Latocora Aviación Cº entre Europa y Argentina, cuya tarifa es al 0,07 oro americano por gramo.
11.– El Aéreo Club Argentino tiene el servicio entre Córdoba y Villa Dolores. Ha hecho como 300 carreras con correo, transportando 1 000 turistas. Ha hecho 2 205 viajes de instrucción y un promedio de 4 831 pasajeros.
Cuenta con 5 aparatos, dos de instrucción y uno de turismo.
12.– La fábrica que funciona en Córdoba entregó este año un buen lote de aparatos Avro modelos Escuela.
Los argentinos han comenzado a dar nuevo impulso al Aeródromo Militar de El Palomar. Esta escuela y estación aérea, gana de día a día no solo por sus instalaciones que mejoran, sino por lo que se alienta con dinero y estímulo el espíritu de la aviación militar. Los argentinos tienen como sostén de El Palomar el servicio aeronáutico del Ejército, el Departamento de Aviación Civil, la verdadera Escuela Militar de Aviación y los GRUPOS DE OBSERVACIÓN. Así hay en ese Aeródromo varias subdivisiones. A pesar de talleres, hangares, campo, etc., tienen en El Palomar algo que es

el 'fije' y que siempre viene a ser el 'cleu' de toda visita extranjera. Se trata del laboratorio psico-fisiológico.
En la pista lucen siempre y hacen demostraciones con aparatos de Escuela Avro y Bristol, máquinas de caza Deweitine y tipos Breguet de reconocimiento y bombardeo. Lo corriente es que cada día salgan a trabajar los alumnos con ocho máquinas. Ellos también a diario toman fotografías, observaciones militares, hacen acrobacias y practican el bombardeo. Cuando llegan visitantes nada se hace de extraordinario. No hay preparativos, programas de recepción o atenciones de disposiciones especiales. En El Palomar tenemos al teniente peruano Nicolás Ceruti Ortiz. En la actualidad son estrellas de la acrobacia militar argentina un mayor Parodi y un teniente Mejía. Es director de la Aeronáutica el coronel Cassinelli.
13.– En lo naval los argentinos también dan gran importancia a su estación de Punta-Indio.
Para la adquisición del material tienen en proyecto mandar al extranjero una comisión de estudios, compuesta de oficiales técnicos de especialidad, la que remitirá antecedentes y procederá a elevar las propuestas que formulen las casas constructoras.

BOLIVIA

1.– El Lloyd Aéreo Boliviano, establecido en junio de 1925, presta servicios conforme a itinerarios. Sus líneas principales son: Cochabamba-Santa Cruz; y Cochabamba-Todos Santos. En julio de 1927, se proyectó después de detenidos estudios establecer las líneas de radiación a las fronteras:
Trinidad a Riberalta y Villa Bella, sobre la frontera del Brasil; Villa Bella a Cobija en el extremo norte de Bolivia; de Santa Cruz a Puerto Suárez sobre el río Paraguay; de Uyune a Villasán, sobre la frontera Argentina y de ahí a Tarija (usándose el tipo hidroplano o anfibio) en vista de la extensión de los ríos navegables.
Además, y para completar el sistema aéreo boliviano, se ha aceptado la propuesta para establecer las líneas directas a La Paz, Oruro y Sucre.
2.– En diciembre de 1927 egresaron ocho nuevos aviadores de la Escuela de Aviación Militar. En esta misma fecha se adquirieron los aviones militares Potosi y Chorloque.
3.– En enero del presente año se han adquirido los dos nuevos aviones Junkkers. El hidroavión Coronel Salazar hace el servicio en la región de montaña, en las proximidades del Puerto Maldonado
4.– En el presente año se recibieron de pilotos aviadores los alumnos de la Escuela de Aviación Tenientes: Eduardo Navy, Luis Paravicini y Leónidas Rojas.
El Director de la Escuela es el Coronel Murillo y como oficiales instructores Mayor Alfredo Santalla y capitanes Jorge Jordán y Felipe Vacaro.
5.– Hace pocos meses que el gobierno ha adquirido la propiedad rústica San Gerónimo, próxima a la ciudad de Tarija, para formar campo de aterrizaje en la frontera SE.

BRASIL

1.– En las maniobras navales del mes de junio de 1924, tomaron participación tres hidroaviones.
2.– Las líneas aéreas en este país son: como principales: Río Janeiro-Río Grande del Sur; Río Grande-Puerto Grande-Puerto Alegre, y Río Grande-Montevideo.

CHILE

1.– En el año de 1925 compraron 4 hidroaviones tipo alemán Dornier Wall construido en Marina de Pisa, 1 máquinas de bombardeo con motores Rolls Royce.

En 1925 adaptación por parte del Gobierno de Chile de marcas de nacionalidad y de matrícula que llevan las aeronaves chilenas.

A. Marca de nacionalidad (chilena)
B. Marca de matrícula; todas las combinaciones de 4 letras hechas, con letra C como primera.

En noviembre de 1925 llegó en el vapor *Loriga* para el Aeródromo de Espejo seis aeroplanos completos.

En esta misma fecha, y este mismo vapor portó para el Aeródromo El Bosque y Escuela de Aviación San Bernard de Santiago un cajón con 31 km. de repuestos para aeroplanos.

En diciembre de 1925 llegó a Chile para el Aeródromo de Espejo 18 aeroplanos completos con ametralladoras, y dos cajones de repuestos.

En 1926 compraron en Suecia 9 aeroplanos.

En este mismo año adquirieron dos Dorman Wall de bombardeo con motores Napier Lion 420 C.

En el vapor *Lautaro*, en 1926 llegaron a Chile 33 aeroplanos completos con ametralladoras y repuestos para el Aeródromo de Espejo.

En el año 1926 importaron 1 500 bombas para aeroplanos y 15 cajones con detonadores.

En 1926 el vapor *Magallanes* portó diez aeroplanos completos y repuestos para el ejército.

En octubre de 1926 llegó en el vapor *Aconcagua* 21 cajones conteniendo proyectiles para aeroplanos.

El 15 de marzo de 1928 se embarcaron en Londres para Valparaíso dos bultos conteniendo motores para aeroplanos Napier Lion.

En febrero del año en curso, en el transporte *Abtao* salieron de Southampton y Londres para Talcahuano, 812 cajones conteniendo 3 900 bombas para aeroplanos.

Entre las máquinas tienen: Aviones Avro, Junkkers botes voladores, Bristol Short; en construcción en Búfalo EE.UU Curtiss tipo Hawk de carga un solo asiento con motor 450 H. con ametralladora e pequeño calibre. Como bases tienen: Temuco, El Bosque, Mobille y Quinteros.

2.– El gobierno ha expropiado terrenos en Cantín en el lugar denominado Moquegua, para la construcción de una Base de Aviación.

3.– El Aéreo Club, institución de prestigio, encargado de la propaganda de volación en Chile, exhibió en una gran exposición en Santiago un local Maestranza, 1 Parque Central de Aviación. Exhibió diversos tipos de aeroplanos hechos por obreros chilenos, y lo que más llamó la atención fue un Avro Nº 103 de tipo fijo, totalmente construido en Chile, como también los motores.

En enero de 1927 se organizó el servicio de aviación que constituyó el Regimiento de Aviación formando por dos grupos. Uno con base de Antofagasta y el otro en Tacama, cada uno con escuadrilla mixta.

En El Bosque se practican ejercicios nocturnos con aparatos Avro. Tienen un escalafón especial de aviación, para ingresar es preciso pasar primero por la Escuela Militar.

4.– Como mejores aviadores chilenos, entre los militares figuran: Grove como Jefe, Aracena, Valenzuela, Barbona, Castro, Magua, Zúñiga, Gómez, Paza, Arredondo, Brandemberg, Acuña, Smyot, Fuentes, Herreros, Vergara, Olivares, Alarcón, Vallejos, Lagreso, Sáenz, Pino, Jara, Labarca, Maldonado, Yussef, Mujica, Zenille, Herrera, Montesinos, Barrios, Silva y Solumuniche Menos importantes: Carrasco, Contreras, Velos, Bosquet, Arredondo, Sepúlveda.
Civiles: Figueroa, Leithe, Halfman, Sifuentes y Soto.
El lugar de aterrizaje en Antofagasta es próximo a la Bahía Blanca.
En Iquique hay base, y secundarias en Zama y Arica.
La de Copiapó es a 10 km al N. en Chamonato.
En Chillán hay un campo de aterrizaje al N.OE. de la población.
En la Escuela de Aviación se hacen ejercicios de formación después de las dos de la tarde, generalmente como cinco máquinas Bristol.

COLOMBIA

1.– La Compañía comercial alemana con aparatos Junkkers (hidroplanos) hace el servicio entre Bogotá y Puerto de Cartagena y otro entre Girardot y Panamá; y de Girardot a Nieva del servicio para Europa.

ECUADOR

1.– En febrero del presente año llegó a Guayaquil el teniente Alfonso Ordoñez, aviador brevetado en Curtiss Field.
El aviador Pedro Valdez se brevetó en la Escuela de Aviación de París en noviembre de 1927.
En enero del año en curso, llegaron a Guayaquil después de brevetarse en Italia, los aviadores militares: César Borja, Agustín Zambrano, Luis Mantilla y Jacinto Vélez.
2.– El teniente Mantilla instruido en Italia como aviador, usa un biplano Bleriot de 120 HP.

URUGUAY

1.– En la línea aérea de Montevideo-Buenos Aires, se han reemplazado los aparatos Junkkers de un motor, por otros de tres motores, con capacidad para 10 pasajeros, en vez de cuatro, son metálicos G 24 y motores L5 de 300 HP. Con un ancho de 30 metros por 15 ¼ de largo y una velocidad de 175 Km".

Otros logros alcanzados durante este año 1929 por la aviación naval en su conjunto, fueron descritos por el presidente Leguía en su *Mensaje* de ese año en los términos siguientes: "En la Base de Hidroaviación de Ancón se han efectuado construcciones y reformas en sus diversos departamentos. Se ha construido un amplio campo de aterrizaje en la playa norte y un hospital modelo, así como un muelle y un taller de soldadura y compostura de motores. Entre las múltiples obras de topografía aérea merecen señalarse: el mapa mosaico de las obras portuarias del Callao, de los puertos de la costa, de los campos de aterrizaje y un mapa del litoral entre Ancón y Chancay. Se han realizado más de 5 000 vuelos de enseñanza en la Escuela de Hidroaviación, sin pérdida de personal ni de material y se han llevado a cabo ejercicios de artillería aérea contra los blancos fijos señalados y remolcados,

Vista panorámica de la Escuela.
(*El Perú en el Primer Centenario de su Independencia*. Berlín, 1922).



Arribo del presidente Leguía a la Escuela.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



El comandante Alfred B. Grow haciendo uso de la palabra.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

con buenos resultados. Con el fin de unificar la enseñanza, materiales y métodos, se designará a la Base de Hidroaviación de Ancón como Centro de Enseñanza Aeronáutica de la República, construyéndose en sus terrenos un edificio para el Colegio Aeronáutico y otro para la Escuela de Mecánicos. Por la Ley N° 6573 se ha creado la condecoración Cruz Peruana de Aviación que se otorgará a los aviadores militares o civiles, peruanos y extranjeros, que por sus méritos o por haber contribuido al progreso del arma nacional, se hagan acreedores a tal distinción. Se ha incluido en el Presupuesto de 1930 una partida destinada a la adquisición del material necesario para la instrucción completa de la oficialidad en las diversas fases de la guerra aérea".

Sobre los vuelos a la Montaña, el mandatario lambayecano agregó con idéntica satisfacción: "El servicio aéreo al Oriente continúa con magníficos resultados, debido a la puntual observancia de sus itinerarios entre San Ramón e Iquitos. Para hacer frente a la creciente demanda de pasajes y de correspondencia, se ha implantado el servicio bisemanal. Con el transporte de pasajeros y correo entre la región de Loreto y San Ramón, se ha sufragado los gastos de esta línea y producido un sobrante significativo con el que se adquirieron dos aviones nuevos que están ya anexados a la Base de San Ramón. Durante el año transcurrido de junio de 1928 a junio del presente año, se han movilizado por el servicio aéreo de la Montaña más de 200 pasajeros cómodamente instalados, habiéndose transportado 325 valijas de correspondencia y 337 piezas de equipaje. Se han efectuado 660 vuelos con 1 200 horas de duración, y con un recorrido de 120 mil millas. Se han preparado campos de aterrizaje en Puerto Bermúdez y Puerto Leguía, y se han adquirido cuatro estaciones radiotelefónicas para las Bases de San Ramón, los citados puertos y Masisea. Últimamente, se ha construido un nuevo hangar y se ha ampliado el de San Ramón".

El año 1930 (año del derrumbe del régimen leguiísta) los progresos en la articulación del espacio continuaron. El 14 de agosto, el comandante Harold B. Grow y el capitán Ernesto Silva inauguraron la ruta Lima-Pacasmayo-Cajamarca-Chachapoyas-Moyobamba con el beneplácito de las poblaciones involucradas. Días después (29 de agosto) el comandante José Estremadoyro unió Iquitos y Manaos, facilitando el posterior transporte de correo entre Lima y Europa a través de dicha vía.

Ahora bien; cerramos el presente apartado con el relato de un asunto que en varias ocasiones enlutó a la flamante aviación naval y que ya hemos referido en páginas precedentes con la





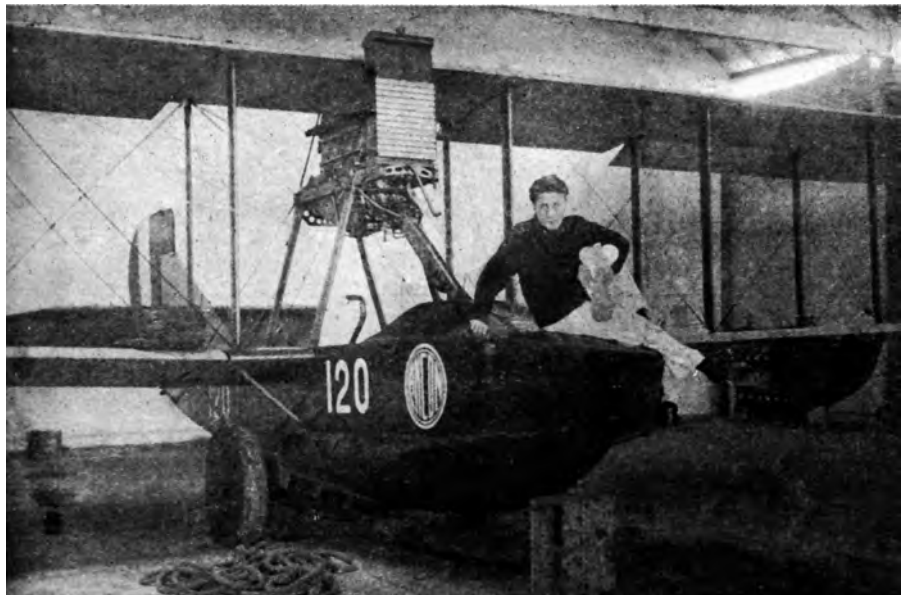
La Municipalidad de Iquitos recibió en su seno al teniente José Estremadoyro para felicitarlo después de sus dos grandes éxitos realizados.
(*Revista de Marina*. Lima, noviembre-diciembre 1929).

denominación de "el martirologio de la aviación naval peruana" (frase que pertenece a Jorge Basadre). En efecto, recordemos el fatal accidente que causó la muerte del joven guardiamarina Carlos Felipe Huguet Vega en la bahía del Callao el 2 de febrero de 1921 en circunstancias por demás singulares que la *Revista de Marina* detalló entonces[51]. De acuerdo, a esta publicación, a los pocos días de realizada la inauguración oficial de la Escuela de Hidroaviación de Ancón y cuando Huguet y su acompañante regresaban de saludar, por orden de sus jefes, a la Escuadra americana surta en el Callao, se produjo el trágico percance del siguiente modo:

> "Más o menos a las 15:00 horas del 2 de febrero, instante en que regresaba a Ancón el guardiamarina Huguet piloteando uno de los hidroaviones de la flotilla de Ancón, llevando como pasajero al guardiamarina maquinista Augusto Correa Santisteban, alumno también de esta Escuela, debido a una falla imprevista en el motor del aparato, y que la pericia y serenidad del piloto no pudieron fatalmente remediar, se precipitó velozmente el hidroavión, cayendo al mar en forma tal que, hundido verticalmente por su parte delantera, ocasionó la muerte instantánea del piloto y lesiones de cierta consideración de su acompañante.
>
> Como el tráfico a esa hora era intenso en la bahía, debido a la presencia en el Callao de una fuerza naval norteamericana, inmediatamente que se vio que el aparato descendía precipitadamente y en forma anormal, multitud de embarcaciones acudieron a su alcance, llegando con prontitud al lugar del accidente, y procediendo sin pérdida de tiempo a prestar auxilio a las víctimas.
>
> Merece especial mención y compromete nuestra gratitud, la conducta abnegada de uno de los oficiales del *Pennsylvania* (buque de la indicada fuerza), que desde la lancha en que iba la misión auxiliadora, se arrojó al mar para efectuar el salvataje de los tripulantes del hidroavión.
>
> El guardiamarina Correa fue trasladado de inmediato al crucero *Coronel Bolognesi*, donde fue atendido de primera intención, pasando luego a la Casa de Salud de Bellavista. Su restablecimiento fue paulatino. En cuanto a Huguet, fue llevado a bordo del buque-hospital de la flota americana, donde el médico de esa nave constató que, desgraciadamente, había fallecido a causa del accidente. Su cadáver, llevado al crucero *Almirante Grau*, fue velado a bordo de este buque de la Armada Nacional, siendo trasladado al día siguiente por la tarde, al local del Ministerio de Marina, en donde permaneció en severa capilla ardiente, hasta el día 4 en que fue trasladado al cementerio general con los honores correspondientes.
>
> Con la desaparición del guardiamarina Huguet, pierde la Marina de Guerra a uno de sus más esforzados y competentes aviadores, perteneciente al primer grupo de jóvenes oficiales que, animados de un entusiasmo y fe a toda prueba, decidieron hace poco ingresar al Cuerpo de Aviadores de la institución naval, en su noble afán de multiplicar sus servicios a la patria" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, enero-febrero-marzo de 1921, año VI, N° 9, pp. 121-122).

A poco tiempo del funesto percance que provocó el deceso del guardiamarina Huguet, el martes 22 de noviembre del mismo

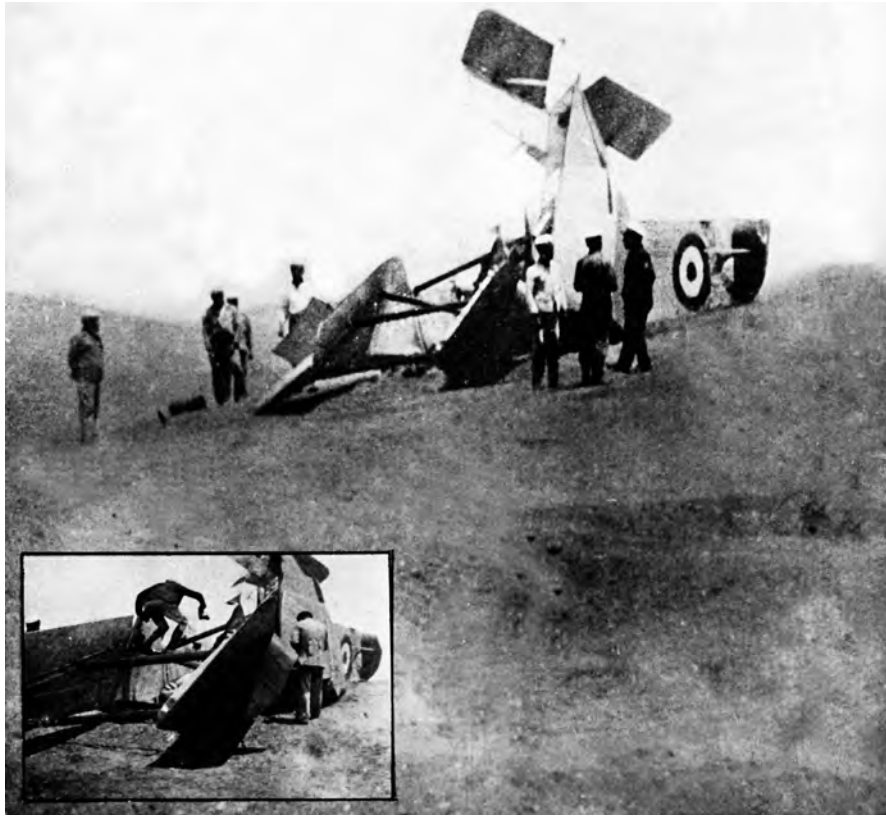
año 1921, el aviador naval Carlos Augusto Hildebrandt Dávila, "as" entre los flamantes pilotos de entonces, perdió igualmente la vida cerca de la bahía de Ancón mientras tripulaba el bote volador Curtiss-Seagull N° 120 de 1 180 HP. "Cayó a pocos metros del mar, como si este hubiera sentido remordimiento y vergüenza de consumar en su seno una tragedia más", escribió el periodista José Chivino, redactor principal de la revista *Mundial* y testigo presencial de la tragedia. Tenía el infortunado piloto 24 años de edad[52]. Según refiere dicho periodista, la trágica máquina momentos antes había sido volada por los alféreces Gustavo Cornejo y Augusto Correa, quienes efectuaron algunas pruebas en la tranquilidad de la bahía. Al acuatizar, debía volar el teniente 2° José Estremadoyro, pero la suerte había dispuesto otra cosa, pues Hildebrandt le rogó le dejase su turno para "hacer un deslizamiento de ala yendo de tierra hacia el mar". "Hildebrandt –agrega dicho testigo– se elevó hábilmente hacia la playa Las Conchitas. De allí tomó rumbo a tierra y, cortando el motor, inició el deslizamiento de ala. Fue en esta maniobra, a unos 200 metros del mar y a unos 30 de altura, que la máquina volteó de improviso al lado de tierra y, describiendo una curva veloz, se precipitó de pico en la arena 'como una saeta arrojada de las nubes'. El piloto fue hallado con vida dentro de los escombros del aparato y solo presentaba lesiones en la cara. Esto y las voces que daba el herido, de 'déjenme andar; me ahogo', hicieron concebir esperanzas sobre la poca gravedad de sus heridas. Estremadoyro tuvo ocasión de interrogarlo sobre el motivo de su caída. 'Se rompió el mando y entré', fue la respuesta. Atendido de inmediato por el doctor Julio Silva Vásquez, médico de la Base de Ancón, se le trasladó en tren hacia Lima, pero al llegar a Puente Piedra, Hildebrandt dejó de existir. Como fatal presentimiento, ese día su madre había ido a visitarlo, sin avisarle, presenciando la tragedia al ver caer el avión, sin pensar que era el de su hijo. Luego se enteró por las gentes, de la horrible nueva, al igual que la esposa del piloto, Blanca Lértora, quien el día anterior se había instalado en Ancón". A raíz de este infortunado accidente, el mencionado periodista de *Mundial* escribió: "En cuestiones de aviación, no como vulgarmente se cree, es lo normal el accidente y el vuelo tranquilo y feliz el caso descartado. En la penosa dominación del espacio, al amparo de alas artificiales, haciendo por imitar a las aves dentro de las contingencias de un motor inseguro, y de un complicado mecanismo de alambres y palancas, el vuelo seguro y agradable es la excepción, lo natural el accidente. Sin embargo, el optimismo humano es grande y en presencia de cada nuevo



El infortunado alférez Carlos Hildebrandt, sentado en la proa de la misma máquina en que ha perecido. (*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 25 de noviembre 1921).



Hildebrandt y sus entrañables amigos, alféreces aviadores Washburn y Zamudio. (*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 25 noviembre 1921).



El avión 120, instantes después de la catástrofe.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 25 de noviembre 1921).



Dos emocionantes aspectos de la traslación de los restos del alférez Hildebrandt al Cementerio General. (*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 25 noviembre 1921).



Accidente de aviación ocurrido en Ancón, resultando gravemente heridos los alféreces Gustavo Cornejo y Julián Contreras de la Escuela de Hidroaviación.
(*Mundial. Revista Semanal Ilustrada*. Lima, 11 agosto 1922).



accidente de aviación sus aficionados y defensores escrutando el porqué de la catástrofe, llegan a la conclusión de que fue un caso original que la fatalidad complicó, pero que el problema de la seguridad en el aire está resuelto. ¡Bendita y noble idea que hace que nuevas juventudes y nuevos entusiasmos mantengan el culto a esa divinidad que se llama el 'dominio del aire' que a semejanza de los viejos dioses de Oriente parecen gozar en las catástrofes más inesperadas y divertirse con las más espantables tragedias!" (*Mundial*. Lima, 25 de noviembre de 1921, N° 80, pp. 13-15). Por su parte, la *Revista de Marina*, al igual que en el caso del guardiamarina Huguet, también ofreció una amplia información que a continuación reproducimos: "No hace mucho tiempo, apenas en febrero del presente año, la Marina de Guerra experimentó la irreparable pérdida de uno de sus miembros que, joven aún y poseedor de un enorme entusiasmo patriótico, perteneció a esa falange de jóvenes oficiales de la Armada Nacional que decidieron desarrollar sus actividades en el campo de la aviación naval.

Y ahora, el 22 de noviembre, cerca de la Base de Ancón, desapareció a consecuencia también de su arrojo en un accidente imprevisto, el aviador ingeniero Carlos A. Hildebrandt. De personalidad afable y carismática, el malogrado piloto constituía como Huguet una esperanza legítima para el país, dados sus conocimientos, habilidades y demás condiciones que le colocaban entre los primeros y más esforzados paladines de esta nueva rama de la defensa nacional.

Conocida y valorada la personalidad del joven e intrépido aviador por todos sus amigos y colegas, solo resta a la redacción de la *Revista*, haciéndose intérprete de los sentimientos del personal de la Armada Nacional, manifestar públicamente el profundo pesar que ha causado la inesperada y prematura muerte de Hildebrandt, que aumentando las víctimas de la aviación peruana, ha venido a poner a prueba, una vez más, la resolución inquebrantable de quienes se esfuerzan por conseguir no solo provecho propio, sino también gloria para la Patria en su noble afán de multiplicar sus energías en pro de la defensa del Perú. El cadáver del joven aviador fue velado en el local del Círculo Militar y el entierro se verificó con los honores de ordenanza y en la forma solemne que describieron los diarios oportunamente" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, octubre-noviembre-diciembre de 1921, año VI, N° 4, pp. 536-537).

Años después (7 de junio de 1929), el teniente 1° Gustavo Cornejo Portugal falleció cuando volaba a la altura de Cashiboya en el Ucayali; su avión se enfrentó a una tormenta eléctrica,



Teniente 1º Gustavo Cornejo Portugal, fue el primero que voló a Yurimaguas, Samiria y San Pablo en nuestra Montaña del Oriente. (*Revista de Marina*. Lima, mayo-junio 1929).

perdió visibilidad, cayó al río y chocó, pereciendo ahogado cuando intentaba ganar la orilla. Contaba apenas con 30 años de edad[53]. Cornejo había sido uno de los fundadores de la aviación naval y, después, uno de sus grandes maestros. Fundó la línea comercial aérea con el Oriente. La base aérea de Itaya lleva su nombre (Basadre, 2005). A raíz de su deceso, la *Revista de Marina* (mayo-junio de 1929, N° 3, p. 271) escribió: "Víctima de un trágico accidente de aviación dejó de existir, el 7 de junio último, el teniente 1° Gustavo Cornejo Portugal, Jefe de la Primera Escuadrilla Aérea de Reconocimiento, en la Montaña. La muerte lo ha sorprendido en la plenitud de su vida, cuando ya se destacaba, desde hacía algún tiempo, como un profesional competente, demostrando excepcionales condiciones de comando y organización. Con la desaparición del teniente Cornejo, han perdido la Marina y la Aviación Nacional a uno de sus elementos de más prestigio y valor. Poseedor de una brillante foja de servicios, su libreta personal registra 2 500 horas de vuelo, habiendo sido el primero que voló a Yurimaguas, Samiria y San Pablo, en nuestra lejana Montaña. La *Revista de Marina* envía a todos sus deudos, su condolencia más sentida y dedica al querido camarada desaparecido, su más cariñoso recuerdo"[54].

3. LA INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL SUBALTERNO COMO ACCIÓN FUNDAMENTAL Y PRIORITARIA DE LA MARINA DE GUERRA

Los testimonios de la época y de historiadores navales contemporáneos (Valdizán, 1962; Ortiz, 1987; Laguerre, 2015), concuerdan en señalar que una labor destacada y meritoria de la Misión Naval Americana fue la orientada no solo a la educación y entrenamiento del personal subalterno (marineros y oficiales de mar), sino también a la de los jóvenes reclutados de la colectividad (conscriptos). Con esa finalidad, fueron creadas varias Escuelas con fines específicos: Escuela de Especialidades, Escuela de Aprendices Navales, Escuela de Torpedistas, Escuela de Radio-Operadores, etc. Sin embargo –como veremos luego– uno de los graves problemas que tuvieron que ser encarados en estos establecimientos educativos, fue el analfabetismo de los usuarios; situación que, a menudo, fue remediada con la participación voluntaria de los cadetes y oficiales de la Armada que actuaron como preceptores e instructores.

Independientemente de esta preocupación oficial e institucional, cabe señalar que durante nuestro periodo (1919-1930) varios fueron los oficiales jóvenes que, a través de las páginas de la Revista de Marina, expresaron su particular punto de vista sobre

la naturaleza, urgencia y trascendencia de la instrucción del personal subalterno. A continuación (como muestra de estos importantes aportes intelectuales) transcribimos algunos de los artículos más significativos consignados por dicha publicación en fechas diferentes. Su lectura nos permite entender cómo esta preocupación influyó, de alguna manera, en el ánimo posterior de la Superioridad Naval para establecer escuelas donde atender tan prioritaria exigencia. Veamos.

La *Revista de Marina* en su edición de marzo y abril de 1923 (año VIII, Nº 2, pp. 159-161), bajo el título de "Por nuestros Oficiales de Mar", se insertó el artículo de *Sailor* (seudónimo) que dice así:

> "Un problema de actualidad, por ser reciente un proyecto que lo contempla y estar en estudio en el Ministerio de Marina, y de gran trascendencia, por ser una necesidad dentro de nuestra deficiente organización naval, es el referente a la situación de los Oficiales de Mar de nuestra Escuadra.
> No contando entre nosotros con Escuelas para formarlos, los que llegan a esa clase son los conscriptos o voluntarios, que terminados sus tiempos de servicio o contratos, se reenganchan una y varias veces, dando inequívocas pruebas de entusiasmo, soportando todas las penalidades de la vida de abordo y preparándose a costa de esfuerzos, durante años, para lograr hacerse evaluar de sus superiores y ver en ascensos progresivos la compensación justa a sus trabajos y la satisfacción a sus expectativas.
> Siendo muy reducido nuestro personal, son muy pocos los que logran su objeto y una vez conseguido consagran su vida al servicio del país. No es justo pues que cuando sus músculos cansados por las labores materiales de muchos años no respondan a las necesidades de abordo o cuando alguna enfermedad, adquirida en el servicio los inutilicen, vayan a terminar sus vidas o pasear sus males en las salas de un hospital o en los cuartos de un hospicio.
> Dentro de los Oficiales de Mar, hay clases que son susceptibles de reemplazarse, pero otras no, como los Condestables, que no pueden ser improvisados sin correr el riesgo del deterioro del material encargado a su cuidado, y pudiendo considerar a los buques como máquinas enormes donde todos sus organismos deben funcionar perfectamente para que respondan a su fin, ese deterioro traería consecuencias funestas que solo serían evitadas, si los oficiales hicieran de clases descuidando sus labores en otro aspecto.
> A más de su capacidad, para ser Oficial de Mar se requiere dar ejemplo de buena conducta y contracción, y ya sabemos que en la disciplina el ejemplo ejerce acción más eficaz que las palabras. Pero si ese personal ve que se acerca la hora en que va a ser despedido por viejo o enfermo, se desalienta por la injusticia que eso significa y los jóvenes, sean grumetes o cabos, teniendo esa lección objetiva tendrán buen cuidado de dedicar sus energías a otra cosa y los niños, hijos de esos hombres que sirvieron tantos años para después no tener como satisfacer sus necesidades, porque en sus hogares modestos mora la miseria, tergiversarán sus conceptos sobre patriotismo y mañana, que ya hombres, les toque el servicio no irán o irán de mala gana a vegetar por dos años y entonces el rendimiento, por

más entusiasmo en los Jefes y Oficiales, será insignificante, pues dentro de cuerpos como la Armada se necesitan; entusiasmo y una gran moral, como lo dijo Napoleón puestas en una balanza son las tres cuartas partes siendo la fuerza material el resto.

Los oficiales todos deben laborar porque ese proyecto que hoy se estudia sea una realidad, por venir a llenar una necesidad hace tiempo sentida y por ser un neto de justicia, que, teniendo gran acogida dentro de las tripulaciones, repercutirá de manera favorable en una mayor eficiencia, ya que se logrará despertar el entusiasmo en los nuevos y premiará los esfuerzos de los viejos.

La forma como podría concedérseles el derecho a retiro sin ocasionar con excesivo gasto al erario nacional es punto que resolverá la comisión que hoy se ocupa del asunto, pero sí creo que podría derogarse el derecho a las primas de reenganche, no al sobre sueldo, y que ese dinero más el descuento por montepío satisfaría las pensiones de los retirados. Además, creo que los oficiales de mar, gente toda ella con sus facultades intelectuales bastante desarrolladas, podrían servir en las capitanías de las caletas o como guardianes en los faros con preferencia sobre los civiles.

Que se arguya que nuestra organización debe comenzar por la dación de una ley orgánica que contemple todas las situaciones de los oficiales de guerra, que sea fruto de trabajo, de estudio minucioso y tranquilo y no de ese afán exagerado de reclame, cualidad característica de nuestra especial sicología, no es dable, pues alguna vez debemos despejarnos de todo egoísmo y ser más amplios en nuestras aspiraciones. Garantizando el porvenir a los Oficiales de Mar, tendremos el derecho de exigirles una mayor preparación y entonces los oficiales podremos dedicarnos a estudiar con mayor amplitud y estar al día, en esta hora de renovación y este solo acto garantizaría el que nos tuvieran presentes dentro del país y respeto fuera de él".

Tres años después, en su edición de marzo y abril de 1926 (año XI, N° 2, pp. 223-231) la expresada publicación insertó un artículo que, bajo el título de "Por nuestro personal subalterno", lo firmaba *Farragut* (seudónimo). Dice así:

"Instrucción General de la Marinería

La instrucción de las masas es requisito indispensable para obtener la grandeza nacional, y el papel que en esta labor desempeñan las fuerzas militares, es de capital importancia, pues en ellas se enseña y educa a individuos que por razón de su edad habían escapado al control de las Escuelas.

En el actual periodo de "expansión", reconstrucción y reorganización de la Marina del Perú", no podía ser olvidado tema tan importante, y ha sido para mí una de las más puras alegrías, la labor iniciada por un grupo de Cadetes, que coincidió con la aplicación del plan de instrucción que puso en vigencia la Comandancia de la Escuela Naval. El apoyo decidido que la Dirección prestó a esos cadetes facilitó la realización de tan nobles y provechosas aspiraciones.

Como la reglamentación oficial y definitiva debe darse en breve, me apresuro a ofrecer mi modesta contribución, con la esperanza de que alguna de mis sugerencias, pueda tener, aunque sea pequeña utilidad.

Nuestro primer cuidado debe ser eliminar el analfabetismo. Un analfabeto, prácticamente, desempeña a bordo algo así como la mitad de la labor efectiva que realiza un hombre medianamente instruido. Es inútil en el puente, inútil como el cero, como cartero, y en cuantos casos, que entorpeciendo con su falta de criterio y de conocimientos el curso normal de las academias es más estorbo que ayuda.

De ello se deduce:

1º– Que los analfabetos no deben ser embarcados

2º- Que el servicio naval efectivo, no puede ser desempeñado por un analfabeto.

El remedio sería examinar rápidamente a cada contingente antes de embarcarlo y retener en la Escuela Naval a los depositados que no supieran leer ni escribir, dedicándolos preferentemente a su instrucción civil, y formando con ellos algo así como un batallón de infantería de marina, puesto que no tendrían por qué figurar como tripulante de la Escuela. Para prevenir en lo posible la mala voluntad en el aprendizaje y los fraudes que pudieran cometerse con el objeto de permanecer en tierra durante el tiempo que durase el periodo de instrucción, podrían suprimirse las salidas a tierra como francos.

Teniendo en cuenta que esa instrucción es de beneficio exclusivo para el conscripto, puede también solicitarse de quien convenga, la ley o decreto que autorice que el tiempo de servicio obligatorio comience a contarse sólo desde el día en que el recluta sea declarado apto para el embarque, pudiendo uniformarse el proceder por medio de exámenes periódicos, con el fin de evitar complicaciones.

En los casos excepción del servicio, (salvo cuando se trate de enfermedades contagiosas), un conscripto no debería ser dado de baja, sino después de haber completado ese periodo de instrucción elemental, con lo que se conseguiría:

A.– Retener en filas durante algunas semanas a individuos que podrían recibir así, una instrucción militar aceptable.

B.- Contribuir a la difusión de la enseñanza. Y a los que dijeran que esto es injusto o arbitrario, podríamos contestarles que ese hombre y sus padres, habían burlado la ley de instrucción obligatoria y que los conocimientos adquiridos harían del tiempo empleado en ese trabajo, el periodo más eficiente de su vida.

Instrucción a bordo

La organización para la enseñanza debe seguir la división del personal a bordo. Instructores podrían ser los Oficiales de sección secundados por los Oficiales de Mar adscritos al departamento, e Inspectores responsables los Jefes de división. El 2º Comandante podría ser el director del trabajo de instrucción.

La unidad de enseñanza se obtiene por la redacción de programas y control de exámenes.

La relativa fijeza de los Oficiales en sus colocaciones, lograda con el decreto de rotación del personal, permite a ejercer un control efectivo sobre la eficiencia de su labor.

Anualmente, un mes antes de iniciarse los Cruceros de Verano, podrían nombrarse Jurados Oficiales presididos por un Jefe e integrados por un Instructor de la Escuela Naval y un Oficial del mismo departamento a que perteneciese el grupo a examinar, por de la dotación de un buque

diferente, y el promedio de las notas obtenidas por la Marinería, se asignaría como nota de eficiencia del jefe de sección, departamento, 2º Comandante y Comandante consignándose dichas calificaciones en su foja de notas y conceptos.

Como medios de estímulo podrían crearse premios, pecuniarios para los instructores y alumnos de la Plana Menor, distintivo para el buque o dependencia y anotaciones favorables en el legajo personal de Jefes y Oficiales.

Los periodos de instrucción podrían durar de junio a noviembre inclusive; la estadística de instrucción se llevaría por la sección del personal subalterno de la Dirección del Personal. Como la división de la gente entre los diversos departamentos tiene lugar en el mes de mayo, los buques y dependencias pueden entregar antes del 8 de junio, las listas de enseñanza, con mención del nombre de los Jefes, Oficiales, Oficiales de Mar e Instructores. Cualquier cambio inevitable sería inmediatamente notificado a la Oficina encargada de la estadística.

Plan de Enseñanza

Basta en mi concepto dedicar 55 minutos en 5 días de la semana, para obtener espléndidos resultados. Como es prácticamente imposible conseguir que hombres del nivel cultural de nuestra marinería fijen la atención por tiempo mayor de 25 minutos, podrían darse dos periodos de instrucción diarios, separando las clases por descansos de 3 a 5 minutos.

Con la introducción de lanchas para el servicio ordinario y de petróleo como combustible, y con la disminución de centinelas, se puede obtener un 10% o menos de faltas atribuibles al servicio.

En estas condiciones esbozo una distribución del tiempo entre ocho cursos.

Durante los 3 primeros meses se dedicará un periodo diario o sea cinco semanales a la lectura, con lo que se conseguirá mejorar la dicción deficiente.

Cuatro periodos de escritura serían muy útiles tanto para perfeccionar la letra como la construcción gramatical, debiendo hacerse el trabajo de copia fuera de clase y en la misma forma la corrección de lo copiado.

La enseñanza de los elementos de geometría y aritmética se iniciaría también desde el primer término, y no requiriendo un caudal apreciable de instrucción para ser comprendidas y asimiladas, y por constituir un medio seguro y fácil de endoctrinar a las tripulaciones se inician desde el primer término y como academias nocturnas las 'CONFERENCIAS DE CULTURA MARÍTIMA'.

En el segundo término del primer año, se sustituyen los cuatro periodos de copia por uno de dictado y se suprime la lectura; en cambio se aumenta un periodo semanal al curso de aritmética, que así queda con cuatro, se inicia la enseñanza de la geografía, la historia y las lecciones de cosas.

En el segundo año (contingente antiguo), la labor es más técnica y profesional, las academias de especialidades toman tres periodos semanales y dos las conferencias de cultura general y marítima, y se sustituye el periodo dictado por el de composición castellana; como el aprendizaje de la aritmética entra en partes en donde, la práctica es más importante, sólo tiene dos periodos, subsanándose esto con la abundancia de problemas a ser resueltos fuera de la clase; se suprimen los elementos de geometría, y las geografías general y patria toman tres periodos.

En segundo término, se resta un periodo a la geografía, que se dedica a preparar al marinero para que, en la vida civil, se comporte como un ciudadano correcto que conoce sus deberes y sus derechos.

Debe tenerse en cuenta que son realmente tres los periodos diarios, dos diurnos y uno nocturno.

Medios para la instrucción y material de enseñanza

No me parece imposible que al ingresar el contingente a la Escuela Naval el Ministerio de Marina pueda abonar a la Caja de la Escuela cinco soles por individuo. Este dinero podría emplearse en la adquisición de los libros y útiles que formarían parte del equipo del marinero y estarían sujetos para los efectos del pago y reposición a los mismos reglamentos que las prendas de vestir.

Los saldos restantes después de la adquisición de los libros y útiles de uso personal se dedicarían a la compra de mapas, globos y encerados, o la creación de pequeños premios en dinero para los que más se hubiesen distinguido en el curso normal de los estudios, en concurso o certámenes.

Método de enseñanza
(Doctrina)

Dada la calidad del alumno, no es posible adoptar ninguno de los sistemas, inteligente o intelectual, con exclusión del otro.

A pesar de que el éxito depende sobre todo del interés que se sepa despertar en el marinero, demostrando las ventajas de la instrucción y haciendo amenas las lecciones; es inundable que con frecuencia se verá el instructor obligado a dar largas explicaciones y tendrá que usar un lenguaje no sólo llano sino vulgar.

Se avanzará a medida que avance el alumno promedio. Los muy adelantados o muy atrasados, se sacrificarán sin compasión. Por humanidad, el Oficial puede tomar sus medidas para que sea dada instrucción al grupo de atrasados, fuera de clase.

Para que la enseñanza tenga también un carácter educativo, se exigirá siempre la más perfecta puntualidad en los deberes y orden y limpieza en la conservación de libros y cuadernos.

Programas de Enseñanza

Los programas y cuestionarios que está estudiando y redactando el que escribe, no tendrán la pretensión de ser perfectos ni mucho menos los que se fueran a adoptar. El autor está, cristalizando en ellos su concepto sobre la instrucción; que debe ser tan práctica cómo es posible y tender a formar en corto tiempo el caudal de ilustraciones indispensable para el individuo que debe llenar su rol de personas consciente y útil en la sociedad civilizada. El progreso del país no es sino la resultante del progreso particular de sus hombres y de sus instituciones. Preparar a estos y aquellos para que triunfen en la vida, es una labor realmente patriótica.

Se ha procurado también que todos los cursos sean desarrollados en un 75% de las lecciones asignadas con el fin de permitir los repasos y repeticiones a juicio del Instructor, y para crear un margen de seguridad con el que las fiestas no entorpezcan de manera insalvable la labor.

Quiero decir también antes de terminar, que todo lo anterior no es solo una sugerencia, sino también un llamamiento.

Nuestros declamadores profesionales tratan continuamente el problema de la raza indígena con el solo objeto de demostrar la riqueza de su léxico o la bondad de sus corazones, pero rara vez estudian seriamente el asunto, y casi nunca proponen un remedio aceptable en la práctica. La mayoría se entretiene pintando horrendos cuadros en los que resaltan las virtudes de la raza y la injusticia de sus verdugos. La fantasía no solo exagera casi siempre los hechos, sino que también inventa muchas veces.





Visita del ministro de Marina Arturo Núñez Chávez a la Escuela Naval del Perú, pasando revista a los aprendices navales. (*Variedades*. Lima, 19 mayo 1928, Nº 1055).

Nuestro indio es sobrio, tenaz y resistente pero su sobriedad, su tenacidad y su resistencia no tienen nada de extraordinario. Al juzgarlo físicamente, sin tener en cuenta factores realmente secundarios como la estética y el sentimentalismo, tenemos que convenir en que no forma una raza privilegiada ni mucho menos excepcional. Su habilidad física es muy limitada y esta es la causa de su deficiencia como obrero mecánico. En la actualidad los 'trabajos de paciencia' son cada día menos útiles y numerosos, la máquina es la quilla de toda la estructura económica del siglo.

Repetimos: La riqueza nacional no es sino la resultante de la prosperidad individual de sus moradores. Si los peruanos (excepto la ridícula minoría de sus principales centros habitados) continúan llevando una vida semibárbara y vegetativa, con pocas necesidades y por consiguiente con pocas aspiraciones, la grandeza del Perú vendrá muy lentamente.

La tarea es muy ardua pero no tiene nada de imposible. Se trata simplemente de 'reeducar' la raza, tomando la palabra 'reeducación' en su sentido clínico más amplio. Se trata de una reeducación física que le de la seguridad de movimiento y la agilidad indispensables en la vida moderna, de una reeducación sentimental que combata sus terrores y sus supersticiones, de una reeducación intelectual que le de conocimientos y acometividad para la empresa, y de una reeducación cultural que comience por crear en él, hábitos higiénicos y termine por mostrarle las ventajas de la vida moderna.

A nuestro juicio, esta labor sólo puede ser desempeñada por los internados indígenas de reciente creación, y mejor aún por las fuerzas armadas. Las ventajas a favor de estas últimas son la mayor rapidez y economía, y el provecho práctico obtenido por una nación que, sin aumentar sus gastos para la guerra, aumenta sus efectivos guerreros.

Sin querer he abordado temas que pensaba tratar en un futuro muy próximo, pero esto era necesario para completar mi sugerencia.

He dicho que este artículo es también un llamamiento, se trata del llamamiento que hago a los señores Oficiales de Marina para que exponga sus ideas y observaciones sobre los importantísimos tópicos que tan sucintamente he tocado".

En el mismo año de 1926 (noviembre y diciembre, año XI N° 6, pp. 697-701) se publicó el artículo denominado "Del personal subalterno", bajo la firma de *Encroix* (seudónimo). Dice así:

"Una de las necesidades que subsiste todavía, por satisfacer en nuestra Armada, es indudablemente, la que se refiere a la obtención, instrucción y selección del personal subalterno, desde la categoría de cabo hasta la de Oficial de Mar de 1º y, admitiendo su importancia, vamos a exponer la manera como a nuestro juicio, se podría resolver ese problema a la brevedad y lo más económicamente posible, con lo que se aseguraría sobre bases más sólidas, la organización y eficiencia del conjunto.

Es perfectamente conocida, la forma como se cubren las vacantes y como se producen los ascensos, y sabemos que no se puede exigir más a ese personal, que se desempeña todo lo correctamente que puede, teniendo en consideración los conocimientos rudimentarios con que ingresó a la Armada; pero, sabemos también, que esos procedimientos no están de acuerdo con el progreso de la Institución y de allí, la urgencia de reformarlos, para lo que es preciso, primeramente, establecer una Escuela de Especialidades para el Personal Subalterno.

El funcionamiento de todas las Escuelas de especialización necesarias no tiene razón de ser, por ahora, entre nosotros, debido a los fuertes gastos que demandarían para su instalación, vida, etc., etc., y siendo, además, muy reducido el número de alumnos, el rendimiento obtenido no correspondería a los gastos efectuados. Una sola Escuela, puede instruir a los artilleros, torpedistas-mineros, timoneles-señaleros, maestros de armas, electricistas, radio-electricistas, maquinistas, herreros y caldereros, que irían a tripular nuestros B.A.P. en condiciones de preparación satisfactoria, dando origen, probablemente, al escalafón permanente del personal subalterno, y suprimiéndose o restringiéndose el método de los 'reenganches', que sería aplicable, únicamente, al personal 'especial'.

Al eliminar la palabra 'reenganche', que no suena bien en una Marina que tiene conscripción naval, y el método de su nombre, que regula la situación del personal subalterno, habría que considerar el número de años en cada clase y la gratificación por retardo en el ascenso etc., concediendo permisos y licencias en forma adecuada, por ejemplo, el permiso por descanso, anual, y aún, hacer extensivo a ese personal, la gratificación por familia numerosa.

Las actividades de la Escuela de especialidades del personal subalterno pueden agruparse en dos secciones: Personal de Cubierta y Personal de Máquina, para lo que es preciso incluir a los electricistas y radio-electricistas, en una de las dos secciones; lo que no está de acuerdo con lo que dice el Reglamento del Personal Subalterno que los asigna a Personal de Maestranza.

Como las especialidades de 'marineros' y 'timoneles señaleros', tienen muchos puntos de contacto, se ha reunido las dos en una sola, con el título de 'timoneles señaleros'.

Se insinúa, también que los 'torpedistas' sean 'torpedistas-mineros'.

Las modificaciones anteriores no tienen otro objeto que simplificar la organización de la Escuela de Especialidades.

El lugar apropiado para su instalación sería en las proximidades de la Escuela Naval del Perú, por tener esa Escuela el mayor número de elementos utilizables para el desarrollo de la instrucción.

La especialización se escogería después de haber cursado satisfactoriamente el primer año escolar, o Sección Preparatoria, teniendo que seguir cada alumno dos o tres años más de estudio y práctica, para egresar de la Escuela con su título correspondiente, que puede ser de Cabo de 2ª.

Para un total de 40 alumnos, se necesitarían:

PERSONAL SUPERIOR

1 Director: capitán de fragata
1 Sub-director: capitán de fragata o de corbeta. Artillería y torpedos-minas: Capitán de Corbeta o Tte. 1º.
Timoneles-señaleros, Maestros de armas: capitán de corbeta o Tte. 1º.
Electricistas, Radio-electricistas: capitán de corbeta o Tte.1º.
Sección Preparatoria: teniente de 1º.

PERSONAL SUBALTERNO

1 Condestable-artillero de 1º
1 Contramaestre de 1ª
1 Maquinista de 1ª
1 Radio-electricista de 2ª
1 Condestable-torpedista de 2ª
1 Maestro de armas de 1ª o 2ª
1 Calderero de 2ª

Una vez establecida la Escuela de Especialidades del personal subalterno, se tendrá un promedio anual de egresados, suficiente para satisfacer las necesidades de la Armada, siendo este Instituto, en lo futuro, el que proveerá, únicamente ese personal.

Es indudable que, en otros países, donde la instrucción elemental está más adelantada que el nuestro, o donde se aplica más rigurosamente la ley de servicio militar obligatorio, es posible formar, también, oficiales de mar, en otras condiciones. Nosotros creemos que en la actualidad es muy raro, (1x1 000) que un conscripto traído de uno de nuestros puertos para hacer su servicio a bordo, tenga la base de conocimientos elementales necesarios para que a los dos años pueda ser siquiera, cabo de 2ª., tal como suponemos que debe desempeñarse un cabo de 2ª., y al dedicarnos a preparar a los muy pocos que se destacan, con objeto de convertirlos en oficiales de mar, descuidamos y subdividimos la instrucción, lo que trae como consecuencia una desorganización evidente.

Al suprimir para el personal de conscriptos y voluntarios que hacen su servicio según la ley respectiva, la posibilidad de llegar a ser cabos y oficiales de mar, quedaría, para los que se distingan por su conducta y aplicación, el ascenso a marinero de lra., que se concedería como premio al finalizar el primer año de servicios dado por terminada su misión en la actividad, al cumplir el tiempo de servicios obligatorio, y pasando a la Reserva naval, mucho mejor instruido en sus modestas y sencillas obligaciones, que en la actualidad.

Por otra parte, estamos seguros que no faltarían candidatos para ingresar a la Escuela de Especialidades, pues serán muchos los que tratarán de conseguir esa brillante profesión, considerando las expectativas halagüeñas que se les ofrece. El cuadro adjunto indica el tiempo de servicios en cada clase, condiciones etc.

Edad	De	A	Años	Codificación	Embarque
15 años	Escuela de Especialización	Marinero de 2ª	3	10	Crucero de Verano
18 años	Marinero de 1ª	Id. de 1ª	1	10	"
19	Cabo de 2ª	Cabo de 1ª	3	10	2
21	Cabo de 1ª	Oficial de mar de 3ª	3	12	2
24	Oficial de mar de 1ª	Oficial de mar de 2ª	4	12	2
28	Oficial de mar de 2ª	Oficial de mar de 1ª	5	12	2
33	Oficial de mar de 1ra.				

> Del estudio del cuadro, se observa que un muchacho que ha ingresado a la Escuela a los 15 años (edad mínima) y que ha obtenido todos sus ascensos sin ningún retardo, llegará a la clase de oficial de 1ª a los 33 años de edad, después de 18 años de servicios como mínimo.
> Las condiciones de ingreso, así como los programas de instrucción, etc., etc., serán establecidos por la superioridad y al ser embarcados los primeros cabos formados en la Escuela que se propone, o en otra semejante, se habrá contribuido en forma eficaz y con muy pequeño gasto a la mejor organización de nuestra Armada".

Al año siguiente (setiembre y octubre de 1927, año XII, Nº 5, pp. 555-575) y durante las sucesivas entregas (noviembre y diciembre de 1927, año XII, Nª 6, pp. 693-720; enero y febrero de 1928, año XIII, Nº 1, pp. 11-48), la *Revista de Marina* publicó una extensa e importante investigación del teniente primero de Sanidad Naval Daniel Garcés pionero en su género, este estudio lleva por título "La mentalidad del marinero peruano y su valoración por los Mental-Tests" y se basó en doscientas observaciones realizadas por él en la Escuela Naval del Perú en los conscriptos navales de 1925. Por este trabajo, el autor recibió el Premio Anual 1928 otorgado por la expresada publicación.

En adición de mayo y junio de 1929 (año XIV, Nº 3, pp. 194-202), la indicada publicación insertó un artículo de *Bartolomé Ruiz* (seudónimo de Fernando Romero Pintado) intitulado "Diversiones y entrenamiento para el personal subalterno de la Armada" que a continuación reproducimos por su carácter singular y festivo.

> "Nuestro marinero
>
> Nuestro marinero no es inferior al de ninguna Marina. Es más, conspicuos jefes extranjeros que han vivido un tiempo entre nosotros llegaron a decir que es mejor que muchos otros.
> Criollo costeño, inteligente, de imaginación y respuesta pronta, se alista en la Armada, voluntario en la mayor parte de los casos. Lo traen, por una parte la necesidad de acabar joven con un servicio que, tarde o temprano, ha de cumplir; por otra, el deseo de lucir los pantalones anchos y la blusa listada que lo capacitan, terminado el servicio y vuelto el licenciado al lugar de origen, para hablar con autoridad de 'cuando estuvo en el *Grau*', cuando fue a Panamá en el *Bolognesi* y tener puerta franca para visitar a 'los muchachos' si el que fue su buque larga el fierro en el puerto durante el periodo de maniobras de la Escuadra.
> Llega siempre joven, veinte años promedio. Pero a esa edad un tipo del pueblo dejó de ser muchacho. Desde los quince años y a veces desde antes, ha trabajado en algo y sabe ganarse la vida sino por un oficio cualquiera –chauffer, pintor, carpintero– trabajando 'como se puede'. Con cuatro soles diarios ha tenido lo suficiente para pagarse su cama, su vestido, su pan y sus distracciones. Porque un mozo de veinte años, en el Perú, en Rusia o en Australia, siente la imperiosa necesidad de divertirse en mejor o peor forma.
>
> En servicio
>
> Una vez entallada su blusa y planchados sus oxfords, se encuentra en el Callao, falto de familia, con sus cuatro soles diarios de antaño reducidos a

treinta y ocho centavos, que representan lo preciso para ir a Lima y volver y no alcanzan al valor de una cajetilla de cigarrillos.
Pero hagamos cálculos sobre treinta y ocho centavos diarios; veamos los doce soles juntos en las manos del marinero 'el día de pago'.
Necesidades fisiológicas a las que nadie escapa llevan a nuestro hombre a lugares que se supone. Y los doce soles se esfuman dejando como recuerdo de su existencia el germen de un mal venéreo y una respetable cantidad de alcohol.
De lo primero no nos toca hablar. En cuanto a lo segundo, ocasiona generalmente rencillas entre los hombres de distintos buques o de todos los tripulantes con la policía. No es de extrañar que un distinguido miembro de la Guardia Civil del puerto me dijera hace poco crea Ud. Que más trabajo nos da la Marinería que el resto de población del puerto'.

Sin dinero

Si el 'muchacho' tuvo cordura la primera noche de salida con su sueldo, este, estirándose mucho, durará diez días, terminado el cual plazo fatal, nuestro hombre se verá sin un centavo en su bolsillo.
¿Y entonces?
Tiene dos alternativas. Saltar a puerto, en cuyo caso irá a pararse a las esquinas a charlar o sentarse en la Plaza del Ovalo, donde acostumbramos a ver legiones de tripulantes; o quedarse a bordo. En el primer caso su día franco no es de paseo; más bien de aburrimiento. El marinero se siente cohibido en tierra, se fastidia porque no tiene donde ir ni como satisfacer el antojo inocente de tomarse un refresco o entrar a un cinema. En el segundo caso, se aburre igualmente. En su buque no encuentra sino lo de todos los días: la misma gente que habla lo mismo, que se mueve al toque de clarín, que no puede charlas pasadas las nueve de la noche. Y también encuentra allí que se hastía.
Pasa un periodo de meses y se nota que nuestro hombre empieza a salir con más frecuencia. Es que se ha relacionado ya en la localidad y asiste a reuniones. Faltará poco para que tenga mujer.
El resultado de estas relaciones sociales es el que ha motivado que la Superioridad se haya alarmado con el porcentaje de faltos al permiso diario.

En viaje

Llega el Crucero de Verano e, inevitablemente, se toca en un puerto extranjero en el que, por regla general, el cambio de moneda nos es desfavorable. Y el sueldo que fue mísero en el Callao se convierte en misérrimo. Añádase al perjuicio del cambio las estafas que todo extranjero sufre en los centros habitados y se encontrará natural que la gente carezca de dinero para pasear y camine sin rumbo por las calles de la población. Además, no sabría a donde ir. No se le ha dicho que monumentos y edificios públicos son dignos de conocerse, donde pueden encontrar lugares de diversión sana y barata.
Me permito citar un caso concreto: los marineros peruanos no van casi a la A.N.Y.M.C.A. de Balboa, no obstante que ese lugar es frecuentado por gente de su clase y condición. No se atreven a ir, no saben en qué forma hacerlo ni con quien entenderse.
En su inútil deambular por las calles de la población a que llegan, tropiezan de pronto con lugares iluminados donde suena alegre música. Es así como el cabaret se devora los pocos cuartos de nuestro hombre. Es así también

como resultan beodos que llegan a faltar a la policía y terminan pagando muy cara su diversión.

Retreta

El nuevo reglamento de Infantería considera, además de las más o menos rígidas posiciones de atención y descanso en filas, la de retreta. Durante esta es posible abandonar la rigidez del descanso y de esta manera los músculos recuperan su elasticidad y fuerza. Es una medida muy acertada. Nuestro personal ha tenido siempre –en filas y fuera de ellas– atención y descanso. Solamente ahora se le da retreta en formación. ¿No es posible dársela en todo orden de cosas?

No es suficiente que un hombre, terminadas las horas de labor, no tenga nada por hacer. Es necesario que, siquiera un momento, distraiga su espíritu con cosas completamente ajenas a la rutina diaria para que pueda volver a esta con más brío.

Sugiero

Yo me permito sugerir dos cosas. La una de aplicación inmediata con un poco de buena voluntad. La otra agible solamente por la Superioridad dado su costo y las proporciones requeridas.

Es decir, propongo el nombramiento del Oficial de entretenimiento del Personal Subalterno y el Casino del Marinero y el Soldado.

Oficial de Entrenamientos del Personal Subalterno

Es un nombramiento que no desdoraría la personalidad de ningún Oficial. De mí se decir, que me agradaría.

Puede estar a las inmediatas órdenes del 2º Comandante, Jefe del Personal, y mejor aún ser el mismo Oficial de Deportes.

Sus funciones serían sencillas de cumplir y de gran importancia para la moral del buque. En puerto organizaría paseos, visitas a museos, monumentos, fábricas, etc. Le sería fácil organizar a bordo representaciones con miembros de la Plana Menor, como se hace en la Escuela Naval del Perú. Podría formar una estudiantina u orquesta, promovería concursos y, sobre todo, supervigilaría el funcionamiento de la Biblioteca del Marinero, merced a la cual se eliminaría de manos del personal esos libros y revistas pornográficas que, traídas del extranjero, circulan profusamente.

¿Con qué dinero se haría esto? Una biblioteca se forma siempre a base de dádivas y se sostiene con poco dinero. Está demostrado que los ahorros de faltos al permiso, por ejemplo, no hacen falta al presupuesto de deportes. Sería fácil conseguir que la Superioridad dejara que ese dinero se administrara a bordo con el fin a que me vengo refiriendo.

En viaje, el Oficial de Entretenimientos podrá obtener que en cada puerto se organicen fiestas y paseos para el personal Subalterno y le será fácil conseguir disminución en las tarifas de cinemas, teatros, etc.

Al arribo a puertos extranjeros, su rol tendrá mayor importancia. Merced a él el personal Subalterno sabrá las equivalencias monetarias, las tarifas de vehículo y espectáculos públicos, los distintivos e insignias de las fuerzas locales a las que debe saludo y deferencia y los lugares y edificios de mérito que todo viajero debe conocer. Él se podrá entender con sociedades benéficas, como la A.N.Y.M.C.A., para obtener comodidades y diversiones al personal.

Casino del Marinero y el Soldado

Creo, estoy casi seguro, que lo que sucede con el marinero al respecto que vengo tratando ocurra con el soldado y el policía. El presupuesto de

Marina es pobre y nuestro Ministerio no podría llevar a término lo que voy a proponer. Más con la ayuda de Gobierno y Guerra sí sería factible. Se trata de un casino para los soldados, marineros y policías. Es decir, un lugar en el cual encuentre el ciudadano que sirve directamente a su Patria, un poco de descanso y entretenimiento que reaccione sobre su moral ayudándolo a civilizarse ampliamente. Un sitio suyo, completamente suyo pero el cual respete y en el que no se atreva a delinquir. Un polo de atracción benéfica que lo aparte de las malsanas tentaciones de la calle y le proporcione, en cambio, beneficios. Retreta moral.

La idea, de primera intención, va a parecer absurda. Una obra, de estas proporciones requiere dinero y, de ¿dónde obtenerlo? Yo no podría precisarlo, pero siento que hay que conseguirlo para llevar a cabo la obra que es no solamente de beneficio para la Armada sino también para la nacionalidad. Piénsese en nuestra responsabilidad con respecto a los hombres que se licencian; su Servicio Naval es un nuevo nacimiento y su vida futura dependerá de cómo ejercimos nuestra autoridad paternal. Después de servir nunca el ciudadano vuelve a su primitiva actividad social; siempre cambia de vida. ¿Y si esta transformación es en perjuicio de la sociedad, de quien será la culpa?

Un casino requiere, en primer lugar, terreno. Un decreto gubernativo ha ordenado, hace poco, la venta del Cuartel del Arsenal. Esta disposición y la situación de ese cuartel me hacen pensar en que quizá fuera posible obtener la cesión del terreno a nuestro ministerio. Con ello sería posible el ensanche del Centro Naval, necesidad inmediata.

Con un terreno amplio, como el que ocuparía el edificio en caso de conseguirse aquel, el casino podría ser realmente del Personal Subalterno. Es decir, sería posible comprender, además del policía, el soldado y el marinero, a los Clases del Ejército y la Policía y los Oficiales de Mar de la Armada. Esto no significaría un perjuicio para los últimos; al contrario. La paciente labor que ellos han realizado en los últimos años para poder constituir su Sociedad es, a la vez que muy digna de elogio, una voz que dice de la necesidad de un casino, un centro, un local cualquiera para los miembros del Personal Subalterno. Los Oficiales de Mar han comprendido hace tiempo la importancia de su evolución y, con un esfuerzo que no por ser modesto deja de ser admirable, han reunido, centavo a centavo, una cantidad tal que les ha permitido comprar un terreno y si su esfuerzo sigue desarrollándose pronto veremos levantarse un edificio sobre ese terreno, materialización de un ideal laudable.

El Casino del Personal Subalterno de la Armada, Ejército y Policía puede ayudar la labor de los Oficiales de Mar, a la vez que inicia la de los soldados, marineros y policías. Si se ofrece a los primeros una parte del local total, estoy seguro de que rápidamente lo transformarían en su centro social puesto que sus ahorros y el dinero obtenido con la venta del terreno que hoy poseen se los permitiría. De esta manera ellos habrían conseguido su fin y todos lograríamos las ventajas de una unión más estrecha entre las diversas clases de servidores de la nación.

El edificio

Proyectado por un ingeniero al servicio del Estado y construido por el mismo Personal Subalterno, el edificio no costaría las ingentes sumas que puede suponerse considerando sus proporciones por las partes que, según la relación que sigue, debería de costar:

Salón de actuaciones, bailes, etc.
Biblioteca: para Oficiales de Mar y Clases.
Id. Id. Marineros Soldados y Policías. Sala de billares y juegos recreativos.
Gimnasio.
Sala de música, o fumoir, para Oficiales de Mar y Clases.
Id. Id. Id. Marinero, soldados y Policías.
Cantina o cooperativa.
Peluquería.
Poza de Natación
Sala de duchas.
Teléfonos
Servicios higiénicos para Oficiales de Mar. Id. Id. Marineros, etc.

Su mantención

Una vez instalado el edificio, su mantención no sería difícil, aún sin subsidio alguno. Considerando una cuota de un sol para marineros, soldados y policías y cuotas crecientes, de acuerdo con el grado, para el resto de socios calculo, una entrada promedio de sesenta libras mensuales que creo alcanzan para cubrir los gastos de luz, teléfonos, empleados, reparaciones, adquisición de obras para las bibliotecas, útiles de escritorio, etc.

Concluyo

Tarchetti dice: 'La vida social es una lucha que expele poco a poco la naturaleza de los hombres hasta la completa transformación de sus caracteres. Las desilusiones, los engaños, los cuidados, las largas enfermedades del espíritu, la hipocondría, las terribles prerrogativas del escepticismo y de la duda no existen en el estado natural: no son más que un producto de la sociedad que se frecuente".

A. LA ESCUELA DE PILOTOS Y MAQUINISTAS MERCANTES

Casi al término del régimen civilista de José Pardo (1914-1919), se fundó la Escuela de Pilotos y Maquinistas adscrita a la Escuela Naval. Empezó a funcionar el 1° de abril de 1919, pero su verdadero impulso se logró durante el Oncenio con el arribo de la Misión Naval Americana. De acuerdo, al dispositivo de su creación, la flamante entidad sería un soporte educativo para el desarrollo y modernización de la Marina Mercante Nacional; así lo entendieron los armadores que, desde los inicios, prestaron la ayuda económica necesaria para su funcionamiento. "Los armadores nacionales, que comprenden mejor que nadie las ventajas que para sus intereses y los del país representa la nueva Escuela, han tenido la feliz iniciativa de establecer una subvención mensual de dos libras peruanas para coadyuvar a su sostenimiento. Los señores Sandro Patiño Petroni y Pietro Artadi, armadores principales del Callao, han sido los primeros en remitir con tal fin a la Dirección de la Escuela Naval, junto con sus gratas comunicaciones, dos cheques por 24 libras peruanas

cada uno", informaba la *Revista de Marina* en su edición de marzo-abril de 1919, pp. 227-228. Semejante actitud, asumió la Compañía Peruana de Vapores al brindar una subvención mensual de diez libras peruanas; por su parte, el gobierno lo hizo responsabilizándose de 12 alumnos becados (incluyendo alimentación) y con un aporte mensual de treinta libras peruanas para el sostenimiento general del plantel.

En la referida edición, la *Revista de Marina* consignó la siguiente información: "Provisionalmente, y en espera de la partida que para su sostenimiento, construcción de local propio e internado ha ofrecido el gobierno, la Sección Mercante funciona como ya se dijo en uno de los pabellones de la Escuela Naval. Siguiendo una tradicional costumbre, en uno de los salones asignados a la Sección se ha colocado, en artística ampliación, el retrato del que fue Capitán de Travesía de la Marina Mercante Nacional D. Gabino Artadi. Este valeroso y patriota capitán, arriesgando su vida y sus intereses, trajo desde Panamá, en su propio buque, durante la guerra del 79, el armamento adquirido por el Perú que se utilizó en la postrera resistencia de San Juan y Miraflores. Es, pues, como un ejemplo palpable de abnegación y de civismo para los jóvenes que hoy se inician, que se ha hecho esa colocación, del mismo modo que en los demás salones, presiden Ferré, Aguirre, San Martín y otros héroes. Sabemos que otros armadores y entre ellos los señores Antola e hijos, capitanes de nuestra Marina Mercante, se han comprometido a hacer igual envío financiero".

Al año siguiente (ya con Leguía en el poder), por Resolución Suprema de 2 de febrero de 1920, se fijó en 65 el número de alumnos que debían integrar la Sección de Guerra e Ingenieros Maquinistas de la Armada y 30 para la Sección de Pilotos e Ingenieros Maquinistas de la Marina Mercante Nacional. En tal sentido, se convocó a concurso para llenar las vacantes correspondientes. Igualmente, se estipuló que ambas Secciones deberían iniciar sus labores académicas en la misma fecha, determinándose que los alumnos deberían permanecer en condición de internos.

En la *Memoria* anual del director de la Escuela Naval correspondiente al año 1921, se señala que la Sección de Marina Mercante contaba con 15 alumnos "distribuidos en los tres años que comprende la enseñanza"; de ellos –de acuerdo al Reglamento del plantel– "cinco se encuentran haciendo su tercer año a bordo de los buques de la Compañía Peruana de Vapores".

El 30 de enero del año siguiente (1922) se estableció lo siguiente:

"1°. Créase la clase de tercer piloto de la Marina Mercante Nacional, únicamente para los alumnos de la mencionada Escuela que hayan terminado sus estudios.

2°. Después de dos años de navegación con plaza a bordo, previo examen de las materias determinadas en el artículo 478 del Código de la Marina y Reglamento de Capitanías, se les expedirá el título de segundo piloto" (Garaycochea, T. 2, p. 328).

Como consecuencia de lo anterior, al día siguiente se expidió el título de tercer piloto de la Marina Mercante Nacional a los alumnos de la indicada Escuela: Eduardo Miane, Ernesto Cabada y Gustavo Angulo, y de tercer maquinista, de la misma a Antonio Rivas (Garaycochea, T. 2, p. 330).

Con fecha 24 de abril de 1922, se aprobó el nuevo Plan de Estudios para la Sección de Marina Mercante por la dirección de la Escuela Naval. Aquí su contenido:

Primer año (pilotos)

Cursos	Coeficientes	Términos	Horas semanales
Aritmética	5	1	3
Álgebra	5	2	3
Trigonometría Rectilínea	4	1, el 2°	3
Geometría	4	2	3
Geografía General	4		2
Ciencias Físicas	4	2	2
Inglés	4	2	3
Dibujo	3	2	2
Terminología Náutica	5	2	1
			22

Primer año (maquinistas)

Cursos semanales	Coeficientes	Términos	Horas
Aritmética	5	1, el 1°	3
Álgebra	5	2	3
Trigonometría Rectilínea	4	1, el 2°	3
Geometría	4	2	3
Geografía General	4	2	2
Ciencias Físicas	4	2	2
Inglés	4	2	3
Dibujo	3	2	2
Terminología Náutica	5	2	1
			22

Segundo año (pilotos)

Cursos semanales	Coeficientes	Términos	Horas semanales
Trigonometría Esférica	5	1, el 1°	2
Astronomía Náutica	5	2	3
Navegación	5	2	3 (más 1 2° T°)
Manejo Marinero	4	2	2 (más 1 2° T°)
Meteorología Náutica, Oceanografía y Derroteros	3	2	2
Legislación Naval	3	1, el 1°	1
Nociones de Máquinas y Motores de Combustión	3	2	1
Nociones de Hidrografía	3	1, el 2°	1
Inglés	4	2	3
Dibujo	3	2	2
			20

Segundo año (maquinistas)

Cursos	Coeficientes	Términos	Horas semanales
Calderas y Máquinas a Vapor	5	2	4
Motores de Combustión	4	1, el 2°	2
Electricidad	4	2	2
Química	3	2	1
Legislación Naval	3	1, el 1°	1
Inglés	4	2	3
Dibujo	3	2	2
			15

Además, durante cada uno de estos tres años, recibirán (conforme a la rutina establecida para los Cadetes de la Marina Militar) la instrucción militar, marinera y práctica correspondientes, en el Taller de Mecánica y Gabinetes de la Escuela.

TERCER AÑO (PILOTOS)

Navegación y práctica de embarcaciones a vela o a vapor, debiendo presentar al final de año su cuaderno de cálculos, diario de navegación y aprobar el examen correspondiente, para poder optar el título de piloto de tercera de la Marina Mercante Nacional.

TERCER AÑO (MAQUINISTAS)

Navegación y práctica en los vapores de la Marina Mercante Nacional, debiendo presentar al final de año su cuaderno de cálculos, diario de navegación y el examen correspondiente, para optar el título de maquinista de tercera de la Marina Mercante Nacional".

En la misma fecha (24 de abril), se expidió el nuevo Reglamento de la Sección de la Marina Mercante propuesto por la dirección de la Escuela Naval y que Garaycochea transcribe (T. 2, pp. 401-403). Dice así:

"Disposiciones Generales

1. La Sección Marina Mercante que funciona anexa a la Escuela Naval del Perú, tiene por objeto la preparación de pilotos y maquinistas para la Marina Mercante Nacional.
2. Los cursos que se dictan en esta Sección se desarrollan en un periodo de dos años de instrucción en la Escuela y un año de embarque a bordo de los buques de la Marina Mercante Nacional o trasportes de la Armada, siendo este último de práctica.
3. Los Alumnos son internos y están sujetos al mismo reglamento interno de los Cadetes de la Marina de Guerra.
4. Los alumnos de la Marina Mercante abonan la cantidad de Lp. 36,0,00 anuales, en tres partidas: el 1° de abril, el 1° de agosto y el 1° de diciembre, para atender a su alimentación.
   De la admisión de los Alumnos y su nombramiento
5. Para ingresar como alumno a esta Sección se llenarán los siguientes requisitos:
   a. Ser peruano
   b. Presentar partida de nacimiento u otro comprobante debidamente legalizado, en el que conste que el candidato es mayor de 16 años.
   c. Ser sano, revelando aptitudes para la carrera marítima
   d. Presentar certificado de buena conducta, el que deberá ser firmado por personas de reconocida honorabilidad.
   e. Haber cursado la instrucción primaria completa a fin de someterse a un examen sobre las materias que se señalen antes de verificarse el concurso.
   f. Haber sido vacunado y ser aprobado en el examen físico, que tendrá lugar antes del examen de ingreso.
   g. Los documentos a que se refieren los incisos anteriores deberán ser acompañados de una solicitud dirigida al Director de la Escuela Naval del Perú, solicitando tomar parte en el concurso de admisión; además, se acompañará un documento en el que conste el consentimiento del padre o tutor del candidato, comprometiéndose a dar cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 4° y 7°. La solicitud será presentada en papel sellado N° 3.
6. El nombramiento del Alumno de la Sección lo obtendrán los candidatos que hayan sido aprobados, los que ocuparán las vacantes producidas en el orden de mérito.

Del uniforme y equipo

7. Para proveer a los alumnos del vestuario y equipo, así como de los libros y artículos de enseñanza, el padre o apoderado entregará a la Caja de la Escuela, la cantidad de Lp. 40,0,00 anuales, durante los dos primeros años, las que serán administradas, por la misma, en la forma establecida para los Cadetes de la Marina de Guerra.
8. El Plan de Estudios de esta Sección, así como todo lo relativo a la instrucción práctica, será formulado por el Director directamente".

B. LA ESCUELA DE ESPECIALIDADES

Con fecha 4 de abril de 1921 (casi a los dos años del inicio del régimen de la "Patria Nueva"), el gobierno autorizó la creación de la Escuela de Especialidades. De acuerdo, al dispositivo pertinente, el flamante plantel se establecía bajo la dirección de la Escuela Naval y sería asistida en su funcionamiento por el personal de esa entidad. Aquí el texto consignado por Garaycochea (T. 2, p. 74):

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Considerando:
Que es de indispensable necesidad la preparación del personal subalterno para los diversos servicios de la Armada;
Decreta:

1. Créase la Escuela de Especialidades, bajo la dirección de la Escuela Naval.
2. La Escuela de Especialidades estará asistida en su funcionamiento por el personal de la Escuela Naval.
3. El gasto que ocasione su instalación y sostenimiento se aplicará a las partidas N° 8222 a 8243 del Presupuesto General vigente.
4. La reglamentación de la Escuela de Especialidades, será dado por decreto separado.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los cuatro días del mes de abril de mil novecientos veintiuno.

A. B. LEGUÍA
L. A. CURLETTI".

Con el propósito de atender a las necesidades de la recién creada institución educativa, el gobierno dispuso no solo aumentar la planta del personal subalterno de la Escuela Naval, sino también aumentar los haberes de algunos de sus miembros. En efecto –como ya se dijo anteriormente– con fecha 1° de junio de ese año se expidió la Resolución Suprema (con la firma del presidente Leguía y del flamante ministro Curletti) autorizando ambos requerimientos.

En su *Memoria* de ese año 1921, el comandante Charles G. Davy, director de la Escuela Naval, advertía que, mientras se decretaba la reglamentación de la Escuela de Especialidades, la instrucción del personal correspondiente abarcaba los siguientes tópicos:

a. Instrucción de obligaciones generales
b. Deberes de guardia
c. Ejercicios militares
d. Manejo marinero
e. Señales
f. Artillería
g. Botes

h. Instrucción elemental
i. Instrucción religiosa

C. LA ESCUELA DE APRENDICES NAVALES

Al lado de la seria limitación antes mencionada (analfabetismo), hay que señalar otra no menos importante: la carencia casi absoluta de un compromiso de identificación con la institución naval por parte de los conscriptos incorporados al servicio. En efecto, las autoridades navales de entonces eran conscientes de que los dos años del Servicio Militar, por ejemplo, no permitían que las tripulaciones llegasen a tener la preparación "que exigen las diversas especialidades que comprende el manejo de una nave de guerra moderna", decía el ministro Arturo Rubio en su *Memoria* del año 1927; al mismo tiempo que anunciaba que a comienzos del año entrante "se establecería una Escuela de Aprendices destinada a formar al personal de clases de nuestra Escuadra". Aquí su argumentación: "Una de las más urgentes necesidades de la Marina de Guerra, es la creación de una Escuela de Aprendices por las razones que a continuación se exponen. La mayor parte del personal de los contingentes navales de cada año, sean voluntarios o conscriptos, están completamente resueltos a regresar a sus hogares después del término de su periodo de dos años, a pesar de los muchos beneficios que reciben. No obstante, los sentimientos patrióticos que algunos de ellos albergan, el concepto del servicio naval es muy limitado y carente de todo sentido. No hay en ellos el espíritu de aventura, no existe el deseo de ver y conocer otras partes del país o del mundo en general. Los que logran adquirir conocimientos prácticos que les aseguran la subsistencia, rechazan completamente ofertas de nombramientos para cabos u oficiales de mar. Muchos están obsesionados con la idea de que el servicio naval es una limitación a su libertad, lo que, obviamente, les impide tener una verdadera vocación marinera y un verdadero amor al servicio. Todos estos hechos son bien conocidos. El número de reenganches es insignificante y los buques cambian la mitad de su dotación cada año por la indicada razón".

Como se puede apreciar, la labor destacada, eficiente y comprometida de la oficialidad, contrastó –dice Laguerre (2015)– con la crítica situación técnica y de desarrollo de la carrera naval del personal de marinería, el cual no demostraba compromiso y cualidades positivas semejantes a las marinerías de otras Armadas del mundo. Esto motivó al ministro Celestino Manchego Muñoz,

antecesor de Arturo Rubio, a proponer urgentemente la creación de la mencionada Escuela de Aprendices.

Efectivamente, después de realizadas las consultas del caso y por Resolución Suprema de fecha 1° de febrero de 1928, se estableció, como anexo a la Escuela Naval y directamente a las órdenes del comandante Charles G. Davy, la Escuela de Aprendices Navales para formar profesionalmente al personal subalterno de la Marina "con opción de ascender hasta el grado de oficial de mar de primera" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, mayo-junio de 1928, año XIII, N°4, pp. 292-293). Esto –agrega Laguerre (2015)– obedecía a la necesidad de preparar mejor a la plana menor de la Armada, pues las medidas que hasta entonces se habían adoptado no habían dado los resultados deseados. La ventaja del flamante establecimiento se basaba, principalmente, en que se generaría unidad de criterio entre los oficiales y los oficiales de mar a bordo. La apertura del plantel, y el mecanismo de admisión al primer contingente de alumnos, fueron descritos por dicha publicación del siguiente modo:

> "Para cubrir el contingente asignado por la autoridad naval, o sea, cincuenta jóvenes de 16 a 17 años, se presentaron 1 120 aspirantes. De estos, en la primera selección se separaron 308 y después del examen físico se aprobaron 157, los cuales rindieron examen, seleccionándose dentro de este número a 50 por alta nota obtenida, que son los que constituyen el personal de la Escuela en referencia. La creación de esta nueva dependencia tiene por objeto formar al personal de clases para la Escuadra, el cual tendrá opción a ascender en las distintas especialidades hasta la clase de Oficiales de Mar de Primera.
>
> Una de las necesidades más urgentes de la Armada consiste precisamente en tener a su servicio personal preparado, apto y para cubrir en los distintos roles de su actividad, puestos que no estén sujetos a cambios continuos; de allí que, la primera orientación para suplir esta deficiencia, ya está trazada, siendo el contingente de Aprendices Navales que actualmente se instruye, el primero que, seguramente, rendirá los mejores resultados para conseguir el fin deseado, razón por la que, la preparación teórica y práctica de ellos, merece en la actualidad el cuidado más especial por parte de los oficiales encargados de su instrucción.
>
> El 12 de mayo próximo pasado, se realizó la Jura de la Bandera por el personal de alumnos de la mencionada Escuela, acto al que asistieron el Ministro de Marina, el Jefe de Estado Mayor, los Jefes y Oficiales de las distintas dependencias de la Armada, autoridades políticas del Callao, así como algunos representantes del Congreso y distinguidas personalidades diplomáticas".

Por estos días, esta publicación (julio-agosto de 1928, año XIII, N° 4, pp. 338-349) insertó en sus páginas un interesante artículo que, bajo el título de "Aprendices Navales", correspondía al alférez *Bartoruiz* (seudónimo de Fernando Romero Pintado). En él, su autor explica no solo la trascendencia de la Escuela de

Aprendices recién fundada, sino también el rol significativo de sus futuros egresados para la Armada Nacional. Aquí la transcripción del texto en su integridad:

> "Lamentablemente abandonado –tanto que parece imposible haya podido ser–, ha estado durante muchos años la preparación intelectual de las Planas Menores de la Armada Nacional. Por largo tiempo se olvidó que el Servicio Militar Obligatorio, dura carga que pesa sobre el ciudadano, debe ser recompensada por el Estado, ya que no es posible económicamente, como en países ricos, siquiera por la culturización del individuo. Hemos tenido un periodo de rutinarismo, pobreza de ideales y preparación profesional limitada.
>
> No era que la vital importancia de la instrucción de las Planas Menores fuera olvidada por el total; no. Hemos visto que en varios momentos han surgido iniciativas parciales que fueron puestas en práctica; un comandante de buque o dependencias trazaba y hacía cumplir un horario de clases para el personal, varios Oficiales bien intencionados preparaban teórica y prácticamente a sus subalternos de 'cargo', algunos Jefes dictaban conferencias en sociedades o agrupaciones de tripulantes, los cadetes de la Escuela Naval del Perú empleaban sus horas de descanso en instruir a los marineros de la misma. Pero esto, repetimos, eran iniciativas parciales, faltas de concordancia y débiles de constitución. La instrucción era afectada con la diferencia de 'puntos de vista' de los superiores y por los cambios de colocación de los iniciadores. De esta manera no se podía, absolutamente, hacer obra verdaderamente proficua.
>
> Cuando un miembro de la tripulación no cumplía bien su cometido o 'hacía una barbaridad', se encontraba casi lógico que así fuera; era un individuo absolutamente falto de cultura civil y profesional. Pero cuando esa falta era cometida por un Oficial de Mar, o llegaba a nuestras manos un 'parte de trabajos diarios' en el cual había tantas faltas de ortografía como el doble de palabras empleadas en su redacción, protestábamos airadamente. ¿Había derecho para esta protesta? Sinceramente, no.
>
> El tripulante, terminado su servicio, no se reenganchaba. ¿Para qué? El estado en que veía se encontraban los Oficiales de Mar –grado que constituía la meta de su carrera– no lo entusiasmaba mucho. De aquí que el personal necesario para llenar las plazas de Maestranza, Máquinas –y algunas veces cubierta– estuviera formado por 'contratados', contratados cuando el trabajo fuera de la Armada era escaso, y el cual, una vez en ella, procuraba vivir de la manera más cómoda posible. ¿Cómo llegaban a nosotros estos 'maestros'? Dado el estado de abandono de la instrucción popular en la República, se comprende que solo tenían conocimientos –a veces muy problemáticos y otras perfecto– de la parte práctica de su profesión. Eso y nada más.
>
> Y, aunque entre ellos se encontraban casos aislados de completa preparación, cultura sólida y hombría de bien, el *average man* era pobre. Estaba pésimamente preparado; apenas si podían expresarse con corrección; su nivel moral era muy inferior.
>
> La vida de un Oficial de Mar era misérrima en todo sentido. Mal pagado, sin seguridades sobre el porvenir de su familia y llegado a su grado por azar en la mayor parte de los casos, progresaba lentamente en su profesión y una vez llegado a cierto límite se anquilosaba, falto de bases sólidas sobre las cuales apoyar su perfección profesional, moral e intelectual.



El Ministro de Marina y el Director de la Escuela Naval pasando revista a los aprendices navales. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

LOS PRIMEROS INSTRUCTORES DE LA ESCUELA DE APRENDICES NAVALES



Teniente 1º A.P.
Máximo Cabrera Castro.



Alférez de fragata A.P.C.U.
Octavio Ríos H.



Alférez de fragata A.P.C.U.
Alberto Del Castillo V.



Alférez de fragata A.P.C.U.
Alejandro Cussianovich V.

(*Revista de Marina*. Lima, mayo-junio 1928).

Se convertía entonces en una máquina que cumplía, más o menos bien, su cometido. Su incapacidad, que él reconocía, disminuía su nivel moral. No era un individuo con el orgullo de su rol; era un ser avergonzado de no haber sido más ni de poder serlo. No pertenecía a la Armada, de la cual procuraba salir en cuanto se presentase ocasión ventajosa. Llegó un estado de cosas álgido: el Oficial de Mar buscó una ayuda peligrosa para un militar: el apoyo de los políticos.

Entonces se comenzó a trabajar por su mejoramiento. Todos sabemos las justas ventajas que obtuvo y cómo mejoró. Pero la labor no terminó. Quedaba un vacío y este lo ha llenado la Escuela de Aprendices Navales, inaugurada este año, anexa a la Escuela Naval del Perú, con local propio. Las ventajas que la nueva Escuela va a rendir son incalculables. Por fin se va a conseguir la unidad de doctrina entre las Planas Mayor y Menor y entre los miembros de esta última. Todo el personal que sirva en la Armada –excepto, según creo, cocineros y sirvientes– estará en condiciones de desempeñar sus funciones de manera armónica, lo que representará la verdadera eficiencia.

El Oficial de Mar surgirá, debido solamente a sus méritos y conocimientos, después de exámenes que entonces tendrá razón de ser, desde la ínfima clase de marinero de 2ª. Estudiará, comprenderá toda la importancia de su modesto pero importantísimo rol. Tendremos así un hombre, de cultura suficiente, que conoce a fondo lo referente a su especialidad, sin desconocer todo lo relativo a su profesión; será una ayuda eficaz para el oficial en la gran obra de la preparación del marinero próximo paso necesario. Tendrá sólidos principios de honor profesional y disciplina y no será más –como hasta hace poco– un palurdo galoneado que no sabe ni llevarse la mano a la gorra para saludar militarmente.

Se ha dicho que un año es un periodo muy corto para preparar a un futuro Oficial de Mar. El autor de este artículo concuerda con esa opinión. Cuatro años de observación de la Plana Menor de la Escuela Naval del Perú, lo han hecho saber cómo es de retardado el desarrollo intelectual de cerebros que perdieron el ritmo de la idea. He visto individuos con una gran voluntad de aprender, tenacidad admirable, contracción ejemplar, que apenas si lograban avanzar en sus estudios, debido a que su máquina cerebral, que muchos años ya se movía perezosamente, no podía forzar su trabajo. Esos eran hombres, pues el promedio de edades era de 21 años. Súmese a esa rémora intelectual el factor despreocupación e inconstancia juvenil y se encontrará justo el que los Oficiales Instructores de la Escuela de Aprendices, se quejen de lo limitadamente que avanza la instrucción de los alumnos, a los que se ha dado el nombre de 'biberones'.

Pero, al mismo tiempo que el autor está acorde con la idea de que un año es escaso tiempo para la preparación eficiente de los alumnos, tiene en cuenta algo que muchos han olvidado: la parte económica del problema. La pobreza del Presupuesto de Marina es conocida. –¡Ah! Si se diera a la Armada todo lo que necesita…– Conseguir el dinero necesario para construir el nuevo edificio de la Escuela Naval y el establecimiento de la Escuela de Aprendices, ha sido uno de los mejores triunfos de la Marina en estos últimos años. Doblar los años de estudio de los Aprendices –que equivale a duplicar su número– sería gravar el Presupuesto con una cantidad que a nosotros nos parece mínima pero que sería difícil de obtener.

El autor del presente artículo sugiere en él la adopción de un *modus vivendi* que cree puede remediar en lo posible el defecto capital de la nueva Escuela: poquedad del periodo de estudios.
Según el plan de la Escuela de Aprendices Navales, estos deben permanecer en ella de mayo a marzo del siguiente año al de ingreso. En este mes terminaran su preparación y pasarán a la Escuadra o Dependencias Navales que designe la Superioridad Naval.
El proyecto en cuestión es el siguiente:
'Supongamos que, llegado el mes de marzo, hayan terminado satisfactoriamente sus estudios los cincuenta Aprendices que hoy prepara la Escuela. Tendremos entonces cincuenta marineros de 2ª., de los cuales, siguiendo el proyecto los diez primeros tendrán derecho a escoger especialidad. Los treinta siguientes son distribuidos de acuerdo con las necesidades de la Armada y los diez restantes enviados a los buques y dependencias navales con la clase de marineros de 2ª. (A).
El envío de estos últimos es un castigo que puede estimular al individuo. Él no ha querido hacer en su tiempo de escolar su máximo esfuerzo; no tiene derecho a gozar de los beneficios de una preparación posterior, como la gozarán los otros según veremos. Pero, como en la Escuela se le ha instruido, está capacitado para estudiar –sin ayuda, por sí mismo– una especialidad y competir luego en el trabajo con los cuarenta primeros.
Estos cuarenta, permanecerían en la Escuela Naval por seis meses, después de egresados, como marineros de 2ª. A, rindiendo y recibiendo energía de ella.
La Escuela Naval del Perú tiene asignada en el Presupuesto de Personal de Marina una cuota de marineros de 2ª. Como ella entrena el contingente anual y en el mes de abril lo entrega a la Escuadra y Dependencias Navales, separa su cuota al mismo tiempo. Pues bien, el proyecto consiste en descontar de la cuota de la Escuela cuarenta marineros de 2ª. y considerar, llenando el vacío, los cuarenta primeros marineros de 2ª. A estos permanecerían en la Escuela seis meses más, estudiando y practicando sus especialidades, al término del cual lapso de tiempo serían llamados a examen para marineros de 1ª. Especializados, y ascendidos a esta clase, pasarían a sus destinos.
Se presentarían dos dificultades: 1º La Escuela Naval del Perú quedaría con cuarenta marineros de 2ª. menos; 2º Una duda: ¿Podría el marinero de 2ª. menos; 2º Una duda: ¿Podría el marinero de 1ª. A. rendir el mismo fruto abordo que el ascendido sin pasar por la Escuela de Aprendices y con uno, dos o más años de práctica?
La primera dificultad se soluciona con un traslado de personal: cada buque o dependencia entrega a la Escuela Naval tantos marineros de 2ª como marineros de 1ª A recibe. También otra forma de solucionar la dificultad: La Escuela Naval envía con el contingente cuarenta marineros de 2ª. a los buques y dependencias en calidad de destacados o depositados y los recoge cuando egresen de ella los Marineros de la A.
En cuanto a dudar sobre la eficiencia de un marinero de la A, sería poner en tela de juicio la preparación teórica y práctica de los Oficiales de Marina, puesto que siendo ellos los profesores, son responsables del rendimiento de los alumnos.
Cuando un marinero de 1ª. A, especializado en electricidad –pongo por ejemplo– llegue al B.A.P. *Almirante Grau* o a la Base Naval de San Lorenzo, se hallará que, al principio, rinde menos que el ayudante electricista que

tiene uno o dos años de antigüedad en el Departamento. Pero pasado un tiempo prudencial, el marinero, de la A Villegas, le enseñará al ayudante Purizaga por qué es mejor emplear alambre delgado que grueso en la resistencia X.

El marinero de la 1ª A Vilches, especializado en radio-telegrafía no conoce el trasmisor del B.A.P. *R-1*, pero se familiarizará con él más pronto que lo hizo Saavedra, marinero de 1ª. radio-electricista.

Es decir, en cada especialidad, todos los aparatos son iguales… siempre que se conozca a fondo el fundamento de uno solo.

Tenemos cuarenta marineros de 2ª. A., en el mes de marzo de cada año, egresados ya de la Escuela de Aprendices Navales. Los diez primeros han escogido especialidad y los diez restantes fueron designados a una, de acuerdo con sus aptitudes o las necesidades de la Armada.

Supongamos tener cinco en cada uno de los cargos de Electricidad, Radio, Artillería y Señales; seis en Máquinas; cuatro en Administración; cuatro en Sanidad y ocho en Cubierta (para Maestros de Armas y Contramaestres). (No se toma en cuenta Torpedos porque la existencia de la Escuela de Torpedistas en la Base Naval de San Lorenzo hace que el personal que se dedica a esta especialidad sea considerado aparte).

Asignados estos individuos a los Departamentos respectivos, prestarán sus servicios como marineros de 2ª., trabajando para la Escuela. Pero como si todo el periodo, fuera solamente de práctica avanzarían muy poco en su especialidad, recibirían diariamente clases a horas oportunas, de acuerdo con la rutina interna del instituto, tal como se hacía con el personal subalterno, en la Escuela Naval del Perú, el año 1926.

Como el local para las clases de los marineros de 2ª A sería el mismo que para los Aprendices Navales, se pondrían en conjunción los horarios, lo que se obtendría sin mayor molestia. Las horas de 0600 a 0730 en que estos hacen ejercicios físicos, puede ser de estudio matinal para aquellos, por ejemplo.

Quedaría por formular el programa de estudios de los marineros de 2ª. A, para lo cual se tendría que tener en cuenta que cada especialista no solamente debe conocer a fondo su ramo, sino estar medianamente enterado de aquellos que tienen conexión con el suyo y de otros que, como ciudadano y próximo Oficial de Mar, es indispensable esté versado. En el concepto del que escribe estas líneas un programa base sería:

Electricistas: Electricidad. Reglamento y Códigos. Constitución Peruana. Nociones de Mecánica y Radio.

Contramaestres y Maestros de Armas: Manejo Marinero. Reglamentos de Infantería. Reglamentos de la Armada. Usos del fusil y tiro al blanco. Organización. Botes a remo y vela. Reglamento de abordajes. Constitución Peruana.

Artilleros: Material de Artillería. Reglamentos de Artillería. Armas Menores. Pólvoras y explosivos. Reglamentos y Códigos de la Marina. Constitución Peruana. Artillería Aérea.

Señaleros: Conocimiento perfecto de banderas, señales a brazo, alfabeto Morse. Código Internacional. Nociones de Navegación. Reglamento para evitar coaliciones en la mar. Maniobra de submarinos en inmersión. Reglamentos y Códigos de la Armada, Constitución. Nociones de Meteorología y Oceanografía.

Furrieles: Gramática y Aritmética. Manual del Servicio Administrativo de la Armada. Conocimientos de contabilidad. Almacenaje de artículos.

Reglamento de archivo de correspondencia de la Escuadra. Reglamentos y Códigos de la Marina. Constitución Peruana.
Radio-Electricistas: Electricidad. Radio telegrafía. Conocimiento de las estaciones de la Armada. Oscilador de submarino. Reglamentos y Códigos de la Marina. Constitución Peruana.
Personal de Máquinas: Geometría, dibujo. Calderas. Motores Diessel y de aviación. Máquinas. Procesos Mecánicos. Mecanismos Elementales. Turbinas. Reglamentos y Códigos de la Marina. Constitución Peruana.
Carpinteros y Pintores: Geometría y Dibujo para los primeros. Reglamentos y Códigos de la Marina y Constitución Peruana.
Sanidad y Músicos: Reglamentos y Códigos de la Marina. Constitución Peruana. (Programa especial).
Uno de los principales escollos que se presentarían para la adopción de este plan sería el de las horas en que se dictarían clases a los marineros de 2ª. A no es que falten instructores o local, puesto que los oficiales lo pueden ser y examinando el horario de Aprendices Navales se ve que hay varias horas en que las cuadras están desocupadas; es que no se ha comprendido todavía lo provechoso que resultaría para el mismo, robarle al trabajo rutinario una o dos horas diarias.
Si el servicio de la Escuela Naval del Perú no se alterara de privarlo diariamente de cuarenta hombres durante ese tiempo, se habría resuelto, en forma fructuosa, la dificultad.
Dos horas diarias de clases y una de estudios representarían, considerando solamente cuatro días a la semana, un total de 28 horas útiles al mes y 168 en el periodo de seis meses, tiempo que el autor considera no muy holgado, pero casi suficiente para la preparación teórica de ese personal. Además, hay que añadir que prácticamente también adelantarían los estudiantes, puesto que serían asignados a los Departamentos correspondientes a su especialidad y su trabajo rutinario quedaría dentro del círculo de sus estudios'.
El método propuesto tiene la ventaja de permitir mayor amplitud –cosa indispensable– a la instrucción civil del primer año, puesto que el verdadero estudio de los cursos profesionales sería posterior y las conferencias dictadas sobre estos en el periodo preparatorio solo servirían para que todos los futuros Oficiales de Mar tuvieran nociones sobre todo lo concerniente a su profesión y para que ellos –o sus instructores– encontraran la especialidad más acorde con su inteligencia y carácter.
Aunque el decir lo que sigue es una repetición, no me resisto, porque considero que es preciso que se comprenda bien: la aglomeración de enseñanzas que indica el horario actual de Aprendices Navales es no solamente improductivo sino perjudicial. Los alumnos no van a adelantar lo indispensable en su instrucción civil ni en su instrucción profesional.
Tenemos, por ejemplo, los cursos de Física, Gramática, Geometría, Historia y Geografía. Según el horario escolar, al primero se le asigna cuarentaicinco minutos cada mes y a los restantes una hora semanal. ¿Puede eso dar buen resultado? El autor de este artículo se resiste a creerlo. Sin tomar en cuenta el caso de Física –pues resulta ingenuidad creer que después de un mes el alumno pueda recordar algo de la clase anterior– podamos asegurar que, dado el hacinamiento de conferencias y textos de los Aprendices, en cada clase semanal será preciso repetir la anterior porque el alumno no la recuerda.

> Tenemos en cambio que el periodo asignado a la instrucción de botes a remo y vela es cuatro y media horas a la semana; el de semáforo tres y el de destellos dos. Si la Escuela de Aprendices se ha formado para preparar marineros de 2ª., el horario anterior es magnífico; se obtendrán buenos patrones de bote, buenos bogas y buenos señaleros. Pero el autor cree que la misión de la Escuela es, más bien, preparar Oficiales de Mar idóneos. Y en este criterio, ¿no sería más conveniente que el futuro maquinista Rueda pudiera trazar, a escala, el croquis de una pieza, que el que sepa distinguir la 'Tinta' de la 'Yuca' ¿y que el furriel Hurtado escribiera sin faltas de ortografía el Oficio A.B. 4-36, que el que supiera 'arribar' maravillosamente? ¿y que el electricista Ríos pudiera elevar un presupuesto de gastos eléctricos necesarios que el que no se le pase ni la 'Éter' por destellos?
>
> Creemos que sí sería más conveniente. Y esto no se obtendrá mientras la actual instrucción civil de los Aprendices Navales no se amplíe, dando menos importancia a cierta preparación profesional que puede conseguirse en los seis meses posteriores a su egreso como marineros de 2ª. A.
>
> Este entrenamiento posterior sería innecesario si los entrenados no pasasen a sus destinos con la clase de marineros de la A debe tenerse presente que según las 'Disposiciones Referentes al Personal Subalterno de la Armada del Perú', sólo se admiten especialistas desde la clase de Marineros de 1ª. Y Cabos de 2ª.
>
> El paso preparatorio para la adopción del proyecto que proponemos lo constituye la preparación del material de enseñanza. No es posible que esta se haga en forma de conferencias. Precisan cursos que la Escuela Naval debe adquirir. Las traducciones de los Manuales de la Armada Americana, la adaptación de ciertos textos de los Cadetes –'Blue Jacket Manual', Seamanship, Máquinas, Calderas, Calderas, Procesos Mecánicos, Mecanismos Elementales, Navegación, Electricidad de Graetz, inglés y diversos folletos– y el arreglo de algunos, de acuerdo con programas previamente preparados, harían un total suficiente para lograr el éxito de la instrucción.
>
> La preparación y venta de estos textos traería otra ventaja: permitir al personal actual –de cuya bondad hemos hablado anteriormente– ponerse al mismo nivel teórico que el próximo a egresar. No se debe tratar, con el establecimiento de la Escuela de Aprendices, de excluir el personal que hoy presta servicios; si de hacer adelantar ambos elementos: el viejo y el nuevo".

Ahondando en la trascendencia del tema y buscando aclarar algunos conceptos y proyecciones en torno a él, a los pocos días de publicado al artículo de *Bartoruiz*, el comandante Charles G. Davy, director de la Escuela Naval, publicó un breve artículo que, bajo el título de "Más sobre los Aprendices Navales", acogió dicha publicación (setiembre-octubre de 1928, año XIII, N° 5, pp. 430-433). Aquí su contenido:

> "Con el mayor agrado la *Revista de Marina* ha publicado hasta ahora dos artículos sobre la Escuela de Aprendices Navales y esperamos publicar otros. Esta discusión es buena y sana, y conduce a la eficiencia. Sin embargo, estoy convencido de que los dos autores, posiblemente no han entendido claramente, la finalidad de la Escuela.

Actualmente sabemos cuál es nuestra misión, pero, como es natural, el desenvolvimiento de los detalles de la especialización de los graduados va a depender muchísimo de la experiencia una vez que sea iniciado su entrenamiento en las diferentes especialidades. La doctrina va a modificarse de cuando en cuando, y así debe ser, siendo inútil tratar de delinear actualmente un plan rígido y detallado hasta el fin de la faena de formarlos oficiales de mar.

Hay dos puntos a los que debemos llamar la atención de todos inmediatamente, ellos son:

a) No se propone, ni se ha propuesto, absorber a los diplomados de esta Escuela en las filas de las divisiones de marinería. Lo que se propone es muy distinto y es lo siguiente: Repartir a los diplomados ya clasificados, según sus aptitudes, para iniciar su especialización, conservando siempre su identidad como Aprendices Navales (Diplomados).

b) La Escuela de Aprendices Navales no es, ni debe ser, una Escuela de Especialidades. El fruto de esta Escuela tiene que ser sano y homogéneo 'con cimientos formados por principios de instrucción sobre los que, la experiencia adquirida en el ejercicio de su especialización podrá edificar el oficial de mar completo'.

Vale la pena reproducir los cuatro párrafos de nuestra orden del día de 20 agosto 1928.

'El fin primordial de la Escuela de Aprendices Navales es hacer de estos elementos perfectamente endoctrinados en sus deberes navales, es decir, jóvenes limpios, sanos, con una sólida base naval, y con los conocimientos generales técnicos, sobre los que más tarde cuando vayan abordo podrá edificarse el verdadero oficial de mar'.

'No entra pues en el plan general de instrucción de los Aprendices Navales darles una especialidad, y no se ha considerado porque los verdaderos centros en que estas se deben adquirir son en su mayor parte a bordo de los buques mismos, y para otras, en lugares ya señalados, Base Naval y Escuela de Hidroaviación, para torpedistas y aviación respectivamente. En cambio, la Escuela podría formar radio-electricistas por encontrarse en ella concentrado el servicio de comunicaciones navales. Contando además esta Escuela con todos los elementos para un buen desarrollo de nuestro plan en forma eficiente'.

'Los Aprendices Navales con ese bagaje técnico que nuestro plan señala adquieren un conjunto de conocimientos generales que si bien no los especializa, lo cual no es nuestro deseo, sí desarrolla sus inclinaciones para determinada especialidad y los instructores podrán con sus observaciones del año, indicar cuál será la capacidad de cada uno de ellos, en las diversas especialidades de la Armada para luego señalarles la definitiva en su vida activa abordo. Creemos que lo expuesto es una doctrina que servirá de guía a los Instructores'.

'Un punto muy serio y ya contemplado por la Superioridad es el relativo a la clase militar con que ingresan a los buques y su corta edad. Para atender a esta situación se cree suficiente mientras la experiencia no señale otro camino que la buena disposición que existe en la Comandancia General de la Escuadra y demás dependencias para los Aprendices Navales permita distribuirlos en forma que resulte, eficiente para continuar su entrenamiento y adquirir su especialidad de acuerdo con sus aptitudes. La clase militar con que salen de la Escuela de Aprendices Navales está

de acuerdo con su edad y conocimientos y los que se destaquen podrán prontamente ir adquiriendo las clases superiores'.
Lo que nosotros deseamos es precisamente que el furriel del futuro pueda distinguir entre 'YUCA' y 'ZETA'. Deseamos mucho más, deseamos que él haya trabajado en maniobra, haya formado parte de la dotación de un cañón, haya trabajado en talleres, haya manejado botes a remo y a vela. No podemos esperar que todos los oficiales de mar de las diferentes especialidades serán hombres de mar completos y expertos, pero, si esperamos con toda razón, que serán hombres de mar.
Vamos a repartir a nuestros diplomados conforme a las disposiciones de la Superioridad, para iniciar, su especialización. No podemos decir todavía cómo serán repartidos, pero nos parece que un plan para su distribución sea aproximadamente el siguiente:

a. Un grupo a la Escuela de Torpedistas
b. Un grupo a la Escuela para instrucción en 'máquinas' bajo las órdenes de un oficial de ingeniería, cuya labor será exclusivamente la de instrucción de ellos.
c. Un grupo a la Escuela de Hidroaviación.
d. Un grupo a la Escuadra para instrucción en el ramo de artillería (Operación y mantenimiento).
e. Un grupo a la Escuadra para entrenamiento como timoneles señaleros.
f. Un grupo a la Escuela Naval para entrenamiento en Radio y Electricidad.

No favorecemos más de un año de entrenamiento en la Escuela de Aprendices Navales. Perderíamos todas las ventajas del sistema actual si tuviésemos 'aprendices nuevos' y 'aprendices antiguos' en la misma Escuela. Además, no debemos postergar la especialización. Estos jóvenes ingresan bien seleccionados y con bases apreciables. Las normas que puedan aplicarse a conscriptos no tienen aplicación alguna a los Aprendices Navales. Respecto al título que deben llevar los diplomados (y esto es importante), nos parece que será 'Cabo Aprendiz' al salir de esta Escuela, pero sin goces de sueldo hasta que consiga clases efectivas".

Como ya se dijo, el 3 de mayo de 1929 se verificó la primera repartición de los Aprendices Navales graduados a las distintas dependencias de la Armada.

Al término del año, por Decreto Supremo de 30 de diciembre, se estableció una nueva organización de la Escuela. El dispositivo (consignado por Garaycochea, T. 6, pp. 496-500) dice:

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Considerando:
1º.– Que el Decreto Supremo de treinta de enero de mil novecientos veintiocho que creó la Escuela de Aprendices Navales, ha sido modificado en diferentes oportunidades.
2º.– Que el informe emitido por la Junta nombrada por Resolución Ministerial número seiscientos noventaiocho de veintiséis de noviembre de mil novecientos veintinueve, sugiere a su vez, otras modificaciones basada en la experiencia adquirida.

3º.– Que no siendo posible mantener tantas disposiciones dispersas sobre la misma materia, es necesario dictar un reglamento que las unifique y aclare:

DECRETA

Derógase el referido Decreto de treinta de enero de mil novecientos veintiocho y los que lo modifican, sustituyéndosele con las presentes disposiciones:

Artículo 1º.– La Escuela de Aprendices Navales, funcionará anexa a la Escuela Naval del Perú.

Artículo 2º.– El número de alumnos que anualmente deban ingresar, será fijado en el presupuesto del ramo, según las necesidades del servicio, por la Dirección del Personal de la Marina.

Artículo 3º.– Para ser admitido como alumno se requiere llenar los requisitos siguientes:

a. Ser peruano de nacimiento y no tener ni menos de dieciséis ni más de diecisiete años de edad computados al 1º de mayo del año en curso.
b. Tener buena conducta
c. Ser sano y bien conformado, revelando robustez y disposiciones para la vida de mar. (Las condiciones físicas que se exigirán a los Aprendices Navales serán las mismas que se exigen a los candidatos para Cadetes Navales de quince y medio años.
d. Ser aprobado en las pruebas escritas de las materias que comprenden el segundo año de primaria.

Artículo 4º.– El expediente de cada candidato constará de los siguientes documentos:

a. Libre voluntad de ingreso a la Armada, manifestada por escrito por el mismo candidato.
b. Consentimiento escrito del padre; a falta de este el de la madre; y la falta de ambos de pariente más cercano.
c. Certificado de buena conducta, suscrito por dos personas visibles de la localidad.

Artículo 5º.– El concurso de admisión tendrá lugar el dos de mayo de cada año, y los candidatos ingresarán a la Escuela siguiendo el orden de mérito que hayan obtenido en sus exámenes.

Artículo 6º.– El periodo de instrucción de los Aprendices Navales será de dos años, seis meses, distribuido en la siguiente forma:

a. Doce meses, en la Escuela Naval del Perú sometidos a un horario de entrenamiento riguroso teórico y práctico.
b. Doce meses, en un buque de la Escuadra desde igual fecha del año siguiente.
c. Seis meses en las Escuelas de Especialización, donde serán destinados según sus diversas aptitudes.

Artículo 7º.– Los Aprendices Navales que terminen satisfactoriamente el periodo de Escuela, serán embarcados, juntos, en un buque fuera de dotación, como Marineros de 2da. Aprendices; pudiendo ser ascendidos seis meses después, a Marineros de 1ra. Aprendices, recibiendo el haber correspondiente a dichas clases y que se les dará en forma de propina.

Artículo 8º.– Durante este periodo de embarque, se designará un número de Oficiales para que se dedique exclusivamente a este personal, y sea directamente responsable por su instrucción.

Artículo 9º.– Después de seis meses de permanencia en la Escuela los Aprendices Navales serán sometidos a un nuevo examen general, teórico y práctico, disponiéndose la baja inmediata de aquellos cuyas deficiencias indiquen su poca adaptación al régimen del Instituto.
Artículo 10º.– Los Exámenes de las Escuelas de Especialización tendrá lugar en la primera decena de noviembre, a fin de que los aprobados puedan pasar la revista del citado mes ascendidos a la clase de cabo de 2da.
Artículo 11º.– Los desaprobados en el periodo de especialización continuarán en las Escuelas por un nuevo periodo de tres meses que terminará el último día del mes de febrero debiendo rendir sus pruebas en la primera decena de marzo. Los que no sean aprobados esta vez, continuarán como Marineros hasta la terminación de su contrato o hasta que demuestren mejoramiento en sus aptitudes.
Artículo 12º.– Todo Aprendiz Naval jurará, reglamentariamente, el compromiso que contrae con la Patria de servirla, cuando menos seis años, en los que se incluirá el tiempo de Escuela.
Artículo 13º.– Por el incumplimiento de la disposición contenida en el artículo anterior quedan obligados los padres o personas con cuyo consentimiento ingresaron a la Escuela hasta que los alumnos hayan cumplido el periodo de instrucción fijado en el artículo 6º; quedando después sometidos a la Ley de Servicio Militar Obligatorio.
La responsabilidad, que se refiere la primera parte de este artículo consiste en reintegrar al Estado, todos los gastos hechos por el Aprendiz hasta el momento de abandonar el servicio.
Artículo 14º.– Las vacantes de Marineros de 1ra., Cabos y Oficiales de Mar de las diversas especialidades de la Armada, se llenarán preferentemente con el personal egresado de la Escuela de Aprendices que reúna los requisitos reglamentarios para el ascenso, quedando en absoluto prohibido el alta de voluntarios con estas clases.
Artículo 15º.– Los egresados de la Escuela de Aprendices Navales, por cada dos años de servicios, computados desde su ingreso, gozarán de los derechos de reenganche que acuerda la ley a los servidores del personal subalterno de la Armada.
Artículo 16º.– El uniforme de los Aprendices Navales será:

a. Durante su permanencia en la Escuela Naval del Perú, el mismo del de la Marinería, llevando como distintivo una ravisa, con navaja, alrededor del cuello y en el brazo izquierdo, en la medianía de la distancia entre el hombro y el codo, una letra A de tres y medio centímetros de alto por dos y medio de base. La letra A será de color rojo para el uniforme azul, y azul para el uniforme blanco.
b. Al salir de la Escuela después del primer año de entrenamiento en ella, en lugar de la letra A, llevarán como distintivo un nudo doble o lasca, horizontal, de cuatro por uno y medio centímetros hecho con un cordón de estambre de dos milímetros de diámetro, rojo o azul, según el color del uniforme.
c. A todos los clases, que hayan sido ascendidos llenando los requisitos del artículo 6º; se les designará colocando después de su título militar una letra mayúscula "D" (que significa diplomado), debiendo conservarla en todas las etapas de su servicio naval como distintivo de su fuente de origen, suprimiéndose desde entonces el nudo que llevan al brazo.

> Artículo 17º. – Sólo conservarán el título de Aprendices, durante su periodo educativo, desapareciendo el día que ingresen al servicio ordinario de la Marina, procedentes de las Escuelas Especiales.
> Artículo 18º.– La Dirección de la Escuela Naval del Perú queda autorizada para dictar las disposiciones de detalle, que requieran el buen funcionamiento de la Escuela de Aprendices Navales.
> Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los treinta días del mes de diciembre de mil novecientos veintinueve.
>
> *A. B. LEGUÍA*
> *A. LOAYZA".*

Dando cuenta de la marcha de la flamante institución educativa, el presidente Leguía en su *Mensaje* anual expresó: "La Escuela de Aprendices Navales ha dado magníficos resultados y esperamos de ella más beneficios que redundarán en extender el progreso de la Marina de Guerra en un futuro no muy lejano".

En el primer trimestre del año siguiente, tuvo lugar el examen de admisión a la Escuela para cubrir las 50 vacantes asignadas por reglamento; se presentaron al concurso 380 candidatos. En esta oportunidad, se optó por una medida que, infortunadamente, no tuvo la acogida esperada o el éxito deseado: incluir dos candidatos procedentes de cada puerto mayor de la República. ¿El propósito? "Dar facilidades a los jóvenes que desean especializarse en las distintas actividades de la vida profesional a bordo de los buques de guerra. Sin embargo, la selección, encomendada a nuestros Capitanes de Puerto, no ha tenido el resultado que se esperaba, pues son muy pocos los que se han interesado en esta propaganda benéfica en la cual todos nuestros oficiales deben estar empeñados. Los únicos Capitanes de Puerto que han mandado el personal solicitado son los de Salaverry, Chimbote, Mollendo, Puno e Iquitos" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, mayo-junio de 1930, año XV, N° 3, p. 270). Esta tercera promoción de integrantes juramentó el 17 de mayo, ceremonia a la cual asistieron el ministro de Marina, contralmirante Augusto Loayza Mosquera, el jefe del Estado Mayor General de Marina, jefes y oficiales de las diversas dependencias navales, autoridades portuarias y numerosas personalidades civiles especialmente invitadas.

D. LA ESCUELA DE TORPEDISTAS

Por Decreto Supremo N° 14 de fecha 18 de junio de 1928, se estableció en la Base Naval de San Lorenzo la Escuela de Torpedistas, bajo la dirección del jefe del Departamento de Torpedos. Toda

la reglamentación, así como las condiciones para el ingreso de los concursantes, se hallan contempladas en dicho dispositivo consignado por Garaycochea (T. 5, pp. 691-693). Dice así:

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Considerando:

Que las necesidades de la Armada Nacional hacen indispensable la creación de una Escuela de Torpedistas a fin de preparar debidamente al personal destinado a la conservación y manejo del material de torpedos.

Decreta:

1. Establézcase en la Base Naval de San Lorenzo la Escuela de Torpedistas, bajo la dirección del Jefe del Departamento de Torpedos auxiliado por un Oficial del Cuerpo General y los Condestables Torpedistas de esa dependencia.
2. El funcionamiento de la Escuela comprenderá un periodo de seis meses contados desde el primero de abril hasta el 30 de setiembre de cada año, seguido de otro periodo de tres meses para el personal que resultara aplazado[55].
3. El ingreso a la mencionada Escuela se hará por concurso entre el personal de las clases de Marinero de Segunda a Cabo de Mar de Segunda, inclusive, no debiendo el número total de alumnos pasar de quince.
4. El personal aprobado en el concurso pasará a la Base Naval en calidad de destacado.
5. El tercer lunes del mes de setiembre, previo examen teórico y práctico, se clasificará al personal para su embarque en los buques de la Escuadra a que ingresen con la clase de Cabo de Primera Torpedista y con el haber que corresponde a la clase de Cabo de Primera Especial[56].
6. Los alumnos egresados, firmarán, antes de ser ascendidos, nuevo contrato para continuar en el servicio, por un plazo mínimo de dos años.
7. Los alumnos que no alcanzaran a clasificarse en el primer periodo continuarán en la Escuela para cursar el segundo, a cuyo término, si fueran nuevamente desaprobados, deberían regresar al buque de su procedencia con la clase que tuvieron antes del ingreso.
8. El distintivo del personal clasificado en la Escuela estará constituido por las iniciales E. T. de tres centímetros de alto bordadas debajo de la insignia reglamentaria.
9. La Base Naval queda autorizada para la reglamentación y demás detalles que requiera el funcionamiento de la Escuela.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciocho días del mes de junio de mil novecientos veintiocho.

A. B. LEGUÍA
J. A. NÚÑEZ CHÁVEZ".

La expresada creación fue comentada así por la *Revista de Marina* (mayo-junio de 1928, año XIII, N° 3): "La creación de esta nueva Escuela marca una de las actividades más positivas dentro del desenvolvimiento que se está operando en la Armada, supliendo una de las más premiosas necesidades para su mejor

eficiencia". Por su parte, el ministro del flamante Ministerio de Marina y Aviación, contralmirante Augusto Loayza Mosquera, en su *Memoria* de 1929 refiriéndose al funcionamiento inicial del establecimiento expresó: "El objetivo de la creación de la Escuela de Torpedistas es preparar al personal subalterno en el manejo y conservación de este importante material. La Escuela funciona con toda regularidad y han sido diplomados cuatro cabos de primera. Este pequeño porcentaje se debe más que nada a que los alumnos, en su mayoría, no tienen conocimientos rudimentarios de mecánica y poseen escasa instrucción en general. En el próximo año se espera un mejor rendimiento, pues han ingresado al plantel diez aprendices diplomados".

Al poco tiempo de su puesta en marcha, el teniente 2° Manuel R. Nieto adaptó e imprimió el Manual de Torpedos Bliss Leavitt como texto básico para los usuarios del plantel. Aquí el comentario elogioso de la *Revista de Marina* en su edición de julio-agosto de 1928, año XIII, N° 4: "La impresión de esta importante obra profesional, ha venido a salvar una de nuestras necesidades en el servicio de torpedos. Este nuevo material, permitirá estudiar tan complicada especialidad, no solo por la claridad con que ha sido escrito, sino también por la ilustración de las figuras insertas al Manual. El Teniente 1° Manuel R. Nieto es quien ha efectuado el arreglo de este interesante trabajo, acreditando con esto una vez más su vasta y sólida preparación, muy plausible por cierto, pese a la modestia del distinguido camarada, quien ha dado al Cuerpo de Marina la primera primicia de su esfuerzo profesional, la cual ha sido recibida con cariño y satisfacción".

E. LA ESCUELA DE RADIO-ELECTRICISTAS

A comienzos de 1930, se creó esta institución educativa con el propósito de armonizar y perfeccionar los conocimientos teóricos y prácticos del personal de radio-electricidad que, desde años atrás, venía desempeñándose de manera casi empírica. Su creación fue justificada por la *Revista de Marina* con las siguientes palabras: "Hoy que las comunicaciones navales constituyen un factor tan importante dentro de la organización militar, es justo y pertinente que el personal subalterno perteneciente a esta actividad sea cuidadosamente instruido, a fin de obtener de él no solo el mejor rendimiento profesional, sino también utilidades positivas para la entidad naval en su conjunto". La promotora de esta encomiable iniciativa –de acuerdo a dicha publicación– fue la Jefatura del Servicio de Comunicaciones Navales, de activo y

eficiente desempeño entonces y al mando del capitán de navío Charles G. Davy.

Por Resolución Suprema de fecha 5 de febrero del indicado año y previa opinión favorable de la Dirección de Personal, a cargo del comandante César Bielich Pomareda, el gobierno aprobó el "Reglamento para el ascenso del personal de Radio de la Armada Nacional" elevado para tal fin por la indicada Jefatura del Servicio de Comunicaciones Navales. Aquí el texto publicado por la *Revista de Marina* en su edición de marzo-abril de 1930, año XV, N° 2, pp. 202-210.

"EXÁMENES PARA ASCENSO DEL PERSONAL
DE RADIO DE LA ARMADA

1.– Los exámenes para ascenso del personal de la especialidad de Radio que tenga los requisitos de tiempo de servicio señalados en 'Disposiciones Referentes al Personal Subalterno de la Armada del Perú', tendrán lugar en la Escuela Naval del Perú durante la primera semana del próximo mes de abril 1930.

2.– Las vacantes se ocuparán por concurso. Por ejemplo, si existen seis vacantes para radio-electricista de primera, las ocuparán los seis de la clase inmediata inferior que habiendo sido aprobados en los exámenes tengan las seis notas finales más elevadas según el rol de mérito.

3.– Los exámenes comprenderán cinco tópicos, a saber:

(a) Examen teórico (escrito)
(b) Operación (trasmisión y recepción) y procedimiento.
(c) Examen de trabajos prácticos
(d) Examen de la foja de servicios
(e) Cultura naval (oral).

4.– Cada tópico se calificará de cero a veinte, correspondiendo la nota veinte a un tópico perfecto y la nota doce a la mínima para ser aprobado.

5.– Los coeficientes correspondientes a cada tópico son los siguientes:

Tópicos (a), (c) y (e) …… 2 cada uno
Tópicos (b) y (d) …….. 3 cada uno

Cada nota obtenida se multiplicará por su respectivo coeficiente y su suma dará la nota final.

6.– El jurado examinador será designado oportunamente por el Jefe de Comunicaciones Navales, entre los miembros de la Junta Permanente de Procedimientos Radiotelegráficos.

7.– Los exámenes no podrán apartarse de los programas que se han formulado al respecto, entendiéndose que las preguntas correspondientes a cualquier clase inferior pueden aplicarse a cualquier clase superior. El examen escrito comprenderá cuando menos cuatro preguntas.

8.– PROGRAMA DE EXAMEN TEÓRICO PARA ASCENSO A RADIO-ELECTRICISTA DE PRIMERA

1.– Definir miliamperio, Megohom, Microfaradio, Kilovatio.
2.– ¿Qué es impedancia; reactancia?
3.– ¿Qué es sintonizar?
4.– Teoría del ondámetro
5.– ¿Qué es un tubo blando o sensible; tubo duro?
6.– ¿Qué es acoplamiento; rígido; flojo?

7.– Explicar la generación de electricidad en un alternador.
8.– Explicar la generación de electricidad en una dinamo
9.– ¿Cómo se conoce si la antena está irradiando ondas electromagnéticas?
10.– ¿Qué es un sistema oscilante cerrado; abierto?
11.– ¿Qué es blindaje y para qué sirve?
12.– Ventajas y desventajas de un transmisor de chispa
13.– Describir el transmisor de onda corta del *Grau*
14.– Describir el transmisor de 3 K.W. de OBE.
15.– ¿Qué es un radio faro? ¿Qué es un radio-goniómetro?
16.– ¿Dónde está el único radio-faro de la costa del Perú?
17.– ¿Qué es modulación?
18.– ¿Qué es una antena de cuadro?
19.– ¿Qué es un contrapeso?
20.– Describa el funcionamiento de un tubo de vacío de dos elementos.
21.– Describa el funcionamiento de un tubo de vacío de cuatro elementos.

9.– PROGRAMA DE EXAMEN TEÓRICO PARA ASCENSO A RADIO-ELECTRICISTA DE SEGUNDA

1.– ¿Cuál es el resultado de conectar resistencias en serie; en paralelo?
2.– Calcular el diámetro de un fusible para una cierta intensidad
3.– Teoría del amperímetro térmico
4.– ¿Qué tipo de amperímetro se emplea en la antena de un transmisor?
5.– Teoría del voltímetro aperiódico
6.– Descripción de un ondómetro
7.– ¿Cuántas lámparas de cien vatios se necesitan para cargar una batería con un régimen de seis amperios en un buque cuya línea de alimentación es de cien voltios, corriente continua? Hacer el esquema del circuito anterior.
8.– ¿De qué depende la capacidad de un condensador?
9.– Describa el funcionamiento de un tubo de vacío de tres elementos
10.– ¿Cuál es la diferencia entre un transformador de audio frecuencia y uno de radio frecuencia?
11.– ¿Qué es un motor; un motor generador?
12.– ¿Qué partes de un motor generador requiere atención más frecuente?
13.– ¿Cómo se varía la velocidad de un motor?
14.– Causas que pueden producir el calentamiento de un motor o de un generador.
15.– Explicar sucintamente la generación de la electricidad en los alternadores.
16.– Explicar sucintamente la generación de la electricidad en las dinamos.
17.– ¿Cuál es la ventaja de los transmisores de onda corta sobre los de onda larga?
18.– ¿Qué es chispa?
19.– Haga el gráfico de las señales emitidas por un transmisor de chispa; de CW; de ICW.

10.– PROGRAMA DE EXAMEN TEÓRICO PARA ASCENSO A RADIO-ELECTRICISTA DE TERCERA
- 1.– ¿Qué es un campo magnético?
- 2.– ¿Qué es un electroimán? Indique el sitio donde hay uno en su buque
- 3.– ¿Cuáles son las dos causas que pueden hacer fundir un fusible?
- 4.– ¿Para qué se emplean los reóstatos?
- 5.– ¿Para qué se emplean aisladores en la antena?
- 6.– ¿Qué es un acumulador o batería secundaria?
- 7.– Una batería no tiene los signos correspondientes en los bornes. ¿Cómo los encontraría?
- 8.– ¿Cómo se conecta un acumulador para la carga?
- 9.– Diferencia entre un acumulador y una pila seca
- 10.– Diferencia entre una batería primaria y una secundaria
- 11.– ¿Cómo se conectaría una batería de acumuladores para cargarla:
  a. a bajo voltaje y alto amperaje
  b. a bajo amperaje y alta tensión
- 12.– ¿Cómo se conectaría una batería de acumuladores de 110 voltios para cargarla de una línea de alimentación de 110 voltios?
- 13.– Fórmulas para acoplamiento de acumuladores
- 14.– Fórmulas para acoplamiento de pilas
- 15.– Fórmulas para acoplamiento de condensadores
- 16.– Defina un Henry, ¿qué es inductancia?
- 17.– ¿De qué depende la inductancia de una bobina?
- 18.– ¿Cómo se obtiene la electricidad que se emplea a bordo?
- 19.– Describa brevemente la corriente de radio-frecuencia y su empleo
- 20.– ¿Qué es un transformador y para qué sirve?
- 21.– ¿Por qué es necesario emplear poca potencia en la transmisión a poca distancia?
- 22.– ¿Qué es un detector y para qué sirve?
- 23.– Describa los elementos de un tubo de vacío cualquiera
- 24.– ¿Qué cosa común tiene una lámpara de alumbrado eléctrico con un tubo de vacío?
- 25.– Trace un circuito receptor simple empleando un tubo de tres elementos.
- 26.– ¿Qué es un ondámetro y para qué sirve?
- 27.– Trace un circuito transmisor simple
- 28.– ¿Con qué frecuencia deben revisarse las conexiones de un transmisor?
- 29.– ¿Cuál es el mejor método de conectar dos pares de teléfonos a un receptor, en serie o en paralelo? ¿por qué?
- 30.– ¿Qué significa el método heterodino de recibir señales radiotelegráficas?
- 31.– Indique tres sistemas para transmitir señales radiotelegráficas, describiendo brevemente cada uno de ellos; ventajas y desventajas de cada método.
- 32.– ¿Qué significa las siguientes abreviaciones; ICW; CW?

11.– PROGRAMA DE EXAMEN TEÓRICO PARA ASCENSO A CABO RADIO-ELECTRICISTA DE PRIMERA
- 1.– ¿Qué es un imán?
- 2.– ¿Qué es resistencia eléctrica?

3.– ¿Por qué hay alambres conductores de distintos diámetros?
4.– ¿Por qué es necesario soldar los empalmes de conductores?
5.– ¿De qué material se hacen los fusibles?
6.– ¿Qué son aisladores y para qué sirven?
7.– Mencionar algunas materias aisladoras
8.– ¿Qué es un densímetro y para qué sirve?
9.– ¿Cómo se conoce cuando un acumulador está cargado; descargado?
10.– ¿Cómo se conoce cuando una Batería Edison está cargada; descargada?
11.– ¿Se puede cargar un acumulador directamente de una línea de alimentación de 110 voltios?
12.– Precauciones para conectar las baterías a un receptor.
13.– ¿Qué le sucede a un receptor si equivocadamente se conecta la batería B en los bornes correspondientes a la batería A?
14.– ¿Cómo se conecta en un circuito un voltímetro y un amperímetro?
15.– Describa brevemente qué es corriente continua y su empleo
16.– Describa brevemente qué es corriente alterna y su uso
17.– ¿Cuál es la diferencia entre radio frecuencia y audio-frecuencia?
18.– Distintas clases de antena que conozca
19.– ¿Qué es un condensador; cuantas clases hay?
20.– Defina un faradio
21.– ¿Qué factores controlan la longitud de onda de un transmisor o de un receptor?
22.– ¿Con qué velocidad se propagan las señales radiotelegráficas?
23.– ¿Para qué se emplean los tubos de vacío?

12.– PROGRAMA DE EXAMEN TEÓRICO PARA ASCENSO A CABO RADIO-ELECTRICISTA DE SEGUNDA

1.– ¿Qué es electricidad?
2.– Defina un voltio, un amperio, un ohm y un vatio
3.– ¿Qué es un conductor eléctrico y para qué sirve?
4.– ¿De qué sustancias se hacen los conductores?
5.– Mencione algunas sustancias conductoras
6.– ¿Cuál es el efecto de la pintura o del aceite sobre el aislamiento de los conductores?
7.– ¿Qué es un fusible y para qué sirve?
8.– ¿Qué es un voltímetro y para qué sirve?
9.– ¿Qué es un amperímetro y para qué sirve?
10.– ¿Qué es una antena y para qué sirve?
11.– Precauciones elementales en el cuidado de un acumulador
12.– ¿Cuál es la diferencia entre corriente alterna y corriente continua?
13.– ¿Qué material no debe emplearse nunca para limpiar el colector de un generador?
14.– Precauciones para trabajar próximo a voltajes elevados
15.– ¿Cuántos sistemas para transmitir señales radiotelegráficas se emplean actualmente en la Marina del Perú?
16.– ¿Explique brevemente qué haría si un receptor no funciona?
17.– Describa brevemente la forma de auxiliar a un individuo cogido de un circuito de alto voltaje
18.– ¿Cuál es la llamada internacional de auxilio y con qué longitud de onda se transmite?

13.– EXAMEN EN OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTO

(a) Operación (transmisión y recepción).

1.– Se transmitirá un mensaje de cinco minutos de duración como mínimo; después se recibirá otro mensaje de cinco minutos de duración cuando menos.

2.– La velocidad de transmisión y recepción será la siguiente:
Para Cabos de 2da. ……..…… 8 palabras por minuto
Para Cabos de 1ra. ……. 10 palabras por minuto
Para Oficiales de Mar de 3ra.....… 12 palabras por minuto
Para Oficiales de Mar de 2da……... 15 palabras por minuto
Para Oficiales de Mar de 1ra……. 18 palabras por minuto

3.– Cada palabra constará de cinco letras o de cinco letras y número, en clave, que pueden ser de la siguiente forma: AXUYK – POZWK – 35242 – 22711 – 51103 – A1Y6M – P3H5S – C4Z8P.

(b) Procedimiento.– Para todas las clases

1.– ¿Cómo se cuentan las palabras de un mensaje?
2.– ¿A qué velocidad debe transmitirse un mensaje a otra estación?
3.– ¿Se puede emplear el transmisor en cualquier puerto?
4.– A cada operador se le dará el texto de un mensaje con la dirección, grupo de hora y fecha, el cual deberá ser escrito en una Forma Nº 42, especificando todos los símbolos a emplear, según el caso
5.– ¿Cuál es el símbolo 'Sigue una señal' según el Libro de Señales de Combate – 1926?
6.– ¿Cuál es el símbolo 'Llamada general' según el Libro de Señales de Combate–1926?
7.– ¿Cuál es el signo convencional Ejecución?
8.– Procedimiento para transmitir una señal por radio
9.– Procedimiento para recibir una señal por radio.

14.– EXAMEN EN 'CULTURA NAVAL'

El examen en Cultura Naval para todas las clases se sujetará al siguiente programa:

1.– ¿Cuál es su obligación en incendio, abandono de buque, colisión, y zafarrancho de combate?
2.– ¿Cuál es el sistema de correspondencia oficial en la Armada?
3.– Primeros auxilios a un ahogado
4.– Voces empleadas para el mando en un bote
5.– ¿Qué es una falúa, chalupa, bote a motor, chinchorro, guig, bote salva vidas?
6.– ¿Cuál es el significado de la señal 'Llamada general' izada al tope?, ¿cómo se usa la señal para llamada de botes?
7.– ¿Cuál es el sueldo de cada una de las clases de la especialidad de Radio?
8.– ¿Cuál es el reenganche correspondiente a cada clase?
9.– ¿Cómo se obtiene la indefinida y el montepío?
10.– ¿Qué es un motón, un cuadernal, una pasteca, una pluma, una espía, un boyarín?
11.– Hacer una vuelta de ballestrinque, un balso por chicote, una margarita
12.– Honores en un bote a remo.

15.– EXAMEN DE TRABAJOS PRÁCTICOS

El examen de trabajos prácticos para todas las clases comprenderá empalmes de conductores, soldaduras, conexiones, puesta en

marcha de un transmisor, encontrar las fallas de un transmisor o receptor, medida de ondas con ondómetro, poner en carga una batería, chuntar un amperímetro, medir un aislamiento, probar un transformador, rejuvenecer una válvula".

Por estos días, también se aprobó y difundió el texto denominado "Disposiciones de la Jefatura de Comunicaciones Navales para los Radio-electricistas de Primera y Segunda Clase" elaborado por el comandante Davy. Aquí su contenido:

"1.– Los Radioelectricistas de 1ra. y 2da. clase se internarán en la Escuela Naval del Perú el 7 de mayo 1930, por un periodo aproximadamente de 16 semanas para hacer el curso de instrucción de su especialidad, que terminará el 23 de agosto 1930. Este curso comprenderá fundamentos de electricidad y radio, y conservación, reparación y regulación del material de radio y sus anexos. Las películas sobre electricidad fundamental se emplearán. Los instructores serán los Oficiales del Departamento de Radio y Electricidad y del Servicio de Comunicaciones Navales. El Electricista de 1ra. Dávila será instructor auxiliar.

2.– El rol para las guardias en la estación OBE los formulará el Jefe del Departamento de Radio y Electricidad.

3.– El Radioelectricista a quien corresponda la guardia en OBE de 1200 a 1600 será el 'Oficial de Mar de Servicio' y estará a cargo de la policía de la cuadra, orden interno, cumplimiento de rutina, etc., del personal afecto a este curso. Sus 24 horas de servicio principian a 0930 y terminan a 0930 del día siguiente. El relevo tendrá lugar en presencia del Jefe del Departamento.

4.– Todos los alumnos se alojarán en la Cuadra Nº 8. Para esto ellos deben traer, además de sus prendas personales, sus almohadas, frazadas, fundas y sábanas y equipo de deportes. Las clases tendrán lugar en el Laboratorio de Señales Horarias o donde el Jefe del departamento lo designe.

5.– El horario de instrucción es el que sigue:

	0930-1030	1030-1130	1330-1400	1400-1600
	Fundamentos de Electricidad	Fundamentos de Radio	Procedimiento	Conservación, reparación y regulación del material
Lunes	Cortez	Dukeshire	Rodríguez	Duckeshire
Martes	id.	id.	id.	id.
Miércoles	id.	id.	id.	id.
Jueves	id.	id.	id.	id.
Viernes	id.	id.	id.	id.
Sábado	id.	id.	id.	id.

6.– Sigue la rutina general que rige para los alumnos:

	0600 a 0700	0700 a 0745	0745 a 0800	0800 a 0930	0930 a 1130	1200 a 1300	1300 a 1330
Lunes	Lista y Gimnasia	Baño	Desayuno	Estudio	Clases	Almuerzo	Estudio
Martes	Pista	id.	id.	id.	id.	id.	id.
Miércoles	Basket	id.	id.	id.	id.	id.	id.
Jueves	Boga	id.	id.	id.	id.	id.	id.
Viernes	Pista	id.	id.	id.	id.	id.	id.
Sábado	Boga	id.	id.	id.	id.	id.	id.
Domingo	—	—	id.	—	—	id.	—

	1330 a 1600	1600 a 1700	1700 a 1715	1715 a 1800	1900 a 2030	2100
Lunes	Clases	Deporte o Tiro	Baño	Comida	Estudio	Silencio
Martes	id.	id.	id.	id.	id.	id.
Miércoles	id.	—	—	id.	—	id.
Jueves	id.	Deporte o Tiro	Baño	id.	Estudio	id.
Viernes	id.	id.	id.	id.	id.	id.
Sábado	—	—	—	id.	—	id.
Domingo	—	—	—	id.	—	id.

NOTA.– El Radioelectricista de Guardia en OBE de 0000 a 0400 podrá levantarse a 0700. El Oficial de Mar de servicio se levantará a 0545.

7.– Las disposiciones sobre salidas de los alumnos son las siguientes:

a. Sábado desde 1400 hasta domingo a 2200.
b. Miércoles desde 1600 hasta 2200, únicamente para los que no tengan servicio o guardias.

c. Los Radioelectricistas que están de guardia en OBE el sábado de 1200 a 1600 de 1500 a 2000 y de 2000 a 2400 no podrán salir francos, sino al terminar sus guardias, después de ser relevados.
d. Los Radioelectricistas que tengan guardia en OBE el domingo de 0000 a 0800 deben presentarse en la Escuela a 2000 del sábado.
e. El Radioelectricista que debe tomar la guardia en OBE el domingo de 0800 a 1200 se presentará a 0730 de ese día.
f. Los Radioelectricistas que deben tomar guardia en OBE a otras horas del domingo, se presentarán cuatro horas antes.
g. Los Radioelectricistas que tengan guardias en OBE el domingo de 0000 a 0400 y de 0400 a 0800 podrán salir francos a 0800, después de ser relevados.
h. El Radioelectricista que tenga guardia en OBE el domingo de 0800 a 1200 podrá salir franco al terminar su guardia después de ser relevado.
i. Los días feriados la salida franca será desde 0930 hasta 2200 siguiendo las disposiciones anteriores.
j. Un retardo de 5 minutos en la llegada bastará para perder la próxima salida y la salida del siguiente sábado.

8.– Los textos oficiales son los siguientes:
La electricidad y sus Aplicaciones- L. Graetz.
Guía del Radioaficionado- A. Riu.
Procedimiento Radiotelegráfico Provisional-1930.

La Escuela además les proporcionará un cuaderno en blanco a cada uno para copiar problemas resueltos y hacer anotaciones respecto a procedimiento y leyes radiotelegráficas y otros puntos de su especialidad, los cuales se llevarán consigo al término del curso. Estos cuadernos serán examinados cada semana, asignando una nota al respecto a cada alumno. Los alumnos que terminan satisfactoriamente este Curso A recibirán un certificado correspondiente".

La dirección de instrucción de la flamante Escuela fue encomendada al capitán de corbeta Guillermo Thornberry Quedas, subjefe de Comunicaciones Navales, actuando como instructores los tenientes primero Víctor Cortez, Ernesto Rodríguez y Ricardo Cheesman, el alférez de fragata Norman Dukeshire y el electricista de primera O. M. Roberto Dávila. El plantel, que funcionó anexo a la Escuela Naval, contó con amplios laboratorios y aulas adecuadas, así como con un vasto, eficiente y moderno material didáctico. En su primer año de funcionamiento, el número de alumnos ascendió a 17, tanto Oficiales de Mar de primera, como Oficiales de Mar de segunda. Sobre el acierto y trascendencia de su desempeño, la *Revista de Marina* en su edición de mayo-junio de 1930 escribió: "La Jefatura de Comunicaciones Navales, ha dado el primer paso para perfeccionar los conocimientos de nuestro personal subalterno. Sería de desear que este ejemplo fuese imitado por otras dependencias, a fin de continuar estableciendo en forma similar Escuelas de perfeccionamiento de las diversas especialidades".

4. LA ESCUELA DE SUBMARINOS: ANTECEDENTES Y FUNDACIÓN[57]

Al referirse a los antecedentes inmediatos de la fundación de la Escuela de Submarinos, el comandante Ortiz en sus libros (2001 y 2011) expresa:

> "En 1910, al ser adquiridos los sumergibles *Ferré* y *Palacios* se despertó en la Armada Nacional el natural interés por preparar las dotaciones que debían tripular ese nuevo tipo de naves; esta labor fue abordada inicialmente por el teniente de navío H. Carré, funcionario del astillero constructor. No obstante, en febrero de 1911 el gobierno de Leguía dispuso que la legación del Perú en Francia procediera a contratar 'un oficial de la marina francesa que enseñe a los de la nuestra todo lo concerniente a sumergibles'. Dos meses después, y a sugerencia del capitán de fragata Pierre Napoleón Agustín Lucien Guette, jefe de la Misión Naval Francesa, se contrató al alférez de navío Joseph Alexandre Jean Theron. Con una experiencia de los años en submarinos, Theron se encontraba sirviendo en el contratorpedero *Janissaire*. Se le dio el grado de capitán de fragata como Jefe de la Estación de Sumergibles e instructor de sus tripulaciones. Ambas funciones quedaron en alguna manera fusionadas, y si bien no había muchos problemas en mantener a las dotaciones más o menos inalteradas, el asunto resultaba más complicado en el caso de los oficiales. Dos años más tarde, en 1913, Guette logró aumentar la Misión Francesa con el alférez de navío Louis Charles Damase Guilleaux, quien también tenía experiencia en submarinos. Ambos oficiales franceses prepararon a las dotaciones de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, entre estos importantes servicios, pero debieron alejarse del Perú al estallar la Primera Guerra Mundial.
>
> El éxito de la campaña submarina alemana motivó un creciente interés entre los marinos peruanos, llevando a que entre 1915 y 1919 se dictaran algunas conferencias sobre navegación submarina, minas y torpedos en la Escuela Naval. El éxito de estas conferencias llevó a sus organizadores a proponer que el Tópico de navegación submarina fuese incorporado a los cursos de una futura Escuela Superior de Marina. Con ánimo de normar el desarrollo de estas charlas, el 12 de febrero de 1916 fue emitido un decreto supremo, cuyo primer párrafo señalaba que los oficiales de la Armada 'que deseen adquirir la especialidad de navegación submarina, serán destinados por el Estado Mayor General de Marina, a su solicitud', a ocho meses de instrucción. La parte teórica de esta preparación quedó a cargo del jefe de la Estación de Sumergibles, mientras que la práctica era de la competencia de los comandantes del *Ferré* y *Palacios*. Lo cierto es que esa temprana especialización de los oficiales debió enfrentar algunas resistencias, las que se hicieron más notables en febrero de 1917, cuando el Ministro de Guerra y Marina, general Benjamín Puente, dispuso que todos los oficiales subalternos sirvieran dos meses en los sumergibles. Considerando que esta era una medida que no solo iba contra el Código de Marina, sino que también atentaba contra la seguridad de las naves y su personal, los tenientes primero Enrique Monge Medrano y César Valdivieso Castro, comandantes del *Ferré* y *Palacios*, respectivamente, renunciaron a sus cargos produciéndose un incidente que tuvo una amplia cobertura periodística y que llevó a la renuncia del ministro.

> La preparación del personal destinado a los sumergibles continuó a cargo del jefe de la Estación hasta que, finalmente, ambas naves fueron dadas de baja y desapareció esa necesidad. Pero al contratarse la construcción de los submarinos R, fue necesario volver a enfrentar el tema. Tal como había sucedido en el caso del *Ferré* y *Palacios*, los instructores iniciales fueron algunos oficiales norteamericanos al servicio de la firma constructora. Ya con las cuatro naves incorporadas, fue necesario preparar más oficiales y tripulantes para que pudiesen operarlas eficientemente. Con ese propósito, a partir de 1926 se organizaron cursos para capacitar al personal que debía dotar esas unidades, lo que fue formalizado mediante el decreto supremo del 11 de julio de 1927 que establecía normas para calificar a oficiales y tripulantes para el servicio de submarinos. Dichas normas señalaban que los oficiales aspirantes a esa especialización debían servir a bordo de una de esas unidades por un mínimo de seis meses antes de ser examinados teórica y prácticamente por una Junta presidida por el Comandante de la División de Submarinos. El personal subalterno también debía servir seis meses a bordo, siendo potestad de sus respectivos comandantes el otorgarles la calificación que los habilitaba para continuar en este tipo de unidades".

En este contexto, llegamos al año 1929. Por disposición del comandante de la División de Submarinos, capitán de navío Tomás M. Pizarro Rojas, y con la aprobación del Comandante General de la Escuadra, se estableció la Escuela de Submarinos a bordo del B.A.P. *Lima*, entonces tender de la indicada División (buque madrina). De acuerdo, al dispositivo de su creación, la flamante entidad "estaría destinada a preparar al personal superior y subalterno no calificado en esta especialidad, que sea nombrado para prestar sus servicios en la División de Submarinos". Director de la Escuela fue el propio comandante Pizarro y jefe de instrucción el capitán de fragata Pablo C. Ontaneda Mesones; como ayudantes de instrucción, fueron nombrados el capitán de corbeta Manuel R. Nieto Chipoco, el teniente 1° Alejandro Bastante Ballón, los tenientes segundo Alfonso Balaguer Regalado y Alberto del Castillo Ramos y el alférez de fragata Alfredo Freire Villafana. El personal de alumnos, tanto de oficiales como de tripulantes, estuvo compuesto por la dotación de la indicada nave y por la de los submarinos que no se hallaban aún calificados en el arma. El tiempo de instrucción para alcanzar los requisitos de calificación se estableció en seis meses de estudios teórico-prácticos y en tres meses de servicios efectivos prestados en submarinos.

Con fecha 1° de julio del indicado año 1930 (semanas antes del derrumbe del régimen leguiísta), el director de la Escuela declaró inauguradas las labores académicas, pronunciando un breve y motivador discurso que la *Revista de Marina* reprodujo en su edición de julio-agosto de 1930, año XV, N° 4, pp. 453-455.

Dice así:

"Señores Jefes y Oficiales:

Va a tomar forma práctica un ideal largo tiempo acariciado en el seno del personal no solo de la División de Submarinos, sino también de toda la Armada.

A partir del presente mes, inicia sus labores la Escuela de Submarinos destinada a preparar de manera teórica y práctica al personal superior y subalterno de esta División, no calificado aún en el arma.

Los elementos con que al comenzar contamos, no son numerosos si se les mira, bajo el punto de vista del material y accesorios que se requieren para el fin que nos proponemos alcanzar, pero si consideramos el caso bajo el punto de vista del personal, el camino de éxito se encuentra asegurado, ya que nunca se ha desmentido el entusiasmo, el aliento, la cooperación y el deseo de mejorar en conocimientos profesionales por parte de las modernas generaciones de nuestra gloriosa Institución.

El plan trazado en la disposición de organización de esta Escuela, que ya vosotros conocéis, no tiene otro objeto que encausar, dentro de normas uniformes y metódicas el proceso de la instrucción en esta especialidad de todo el personal que sea destinado para entrenamiento a la División de Submarinos. Hasta ahora carecíamos de las ventajas de esta uniformidad, ventajas que no escaparán a vuestro criterio, sano y honrado, y que por su magnitud son de capital importancia. Solo teníamos un conjunto de esfuerzos aislados. La creación de esta Escuela viene a reunir bajo una sola dirección y darles las características envidiables de todo lo unido, es decir, la fuerza que asegura la eficacia del resultado.

En el año de actividades que hoy se inicia, vosotros, instructores y alumnos, vais a trabajar unidos y con tesón para el logro de nuestro noble propósito y mañana cuando al volver la cara contemplemos la enormidad del camino ya recorrido, con dirección al progreso de nuestra División en particular y del Arma en general, tendremos y tendréis que felicitaros por la decisión tomada, libre de todo prejuicio arcaico y libre también de todo interés personal y bastardo.

En el concepto moderno del saber profesional, concepto que vosotros conocéis tan bien como yo, y que seguido fielmente y con desprendimiento nos mantendrá al margen de esas rutinas anticuadas que otrora produjeron lagunas de estancamiento en nuestro progreso, el saber no tiene jerarquía y mucho más cuando de conocimientos de especialización se trata. La jerarquía militar muy noble y muy necesaria, es en cierto modo independiente del conocimiento de especialización. La primera tiene por objeto esa necesidad de contar en toda institución armada con individuos de capacidad, don de mando y experiencia que sepan dirigir eficazmente todas las actividades de rutina en la organización y en el comando táctico y en general de la fuerza confiada a sus órdenes. El segundo, es producto de un estudio particular, cuyo logro se ha comprendido, unas veces con propósito determinado y otras por las circunstancias de permanencia en el medio que ha rodeado al individuo.

Por este concepto moderno y lógico que acabo de mencionar, veréis, pues, reunidos en el personal que forma, por decirlo así, la primera promoción de esta Escuela, oficiales superiores y subalternos, alumnos e instructores, y seguro estoy que unos y otros animados de entusiasmo consciente y lejos de todo prejuicio retardatario, trabajarán unidos con

> toda la dedicación y optimismo necesarios a la consecución del éxito. Quedan pues inauguradas las labores de esta Escuela encargada, por ahora, en lo que a la organización de los estudios y conferencias respecta, a la dirección del Jefe de Instrucción y Ayudantes instructores nombrados, los que no solamente contarán con la cooperación del personal superior y subalterno designado como alumnos, sino también con la muy valiosa del Jefe del Departamento de Torpedos de la Base Naval para la instrucción necesaria en el material Bliss, de uso en los submarinos y con la no menos apreciable del capitán de fragata John Compton cuya experiencia en al arma será de suma utilidad para futuras conferencias y consejos adicionales a la instrucción, así como también para la práctica y resolución de los diferentes problemas de aproximaciones y ataques que se puede aprender con el aparato 'instructor de ataques' que se está instalando en el 'tender' bajo su dirección".

De acuerdo, al autor antes citado Ortiz (2001), desde su fundación la Escuela funcionó en el segundo piso de la Base de Submarinos, como parte de las Escuelas Técnicas de la Armada, subordinados a la Escuela Naval. En el Decreto Supremo del 11 de julio de 1927 (citado anteriormente) se estableció que los oficiales para el servicio submarino debían lucir en el lado izquierdo del pecho, mientras prestarán servicios en submarinos, un alfiler "de metal dorado se siete centímetros de largo, ostentando un submarino del mismo material, visto de proa; navegando en superficie y con los timones de cada extremidad desplegados para inmersión, el cual iba colocado entre dos delfines en posición horizontal, cuyas cabezas reposarían sobre el borde de los timones". El personal subalterno debía llevar el mismo distintivo bordado en hilos de oro sobre fondo azul o blanco, de acuerdo al uniforme de la estación, en la manga derecha entre el hombre y el codo. Sin embargo –señala dicho autor– por Resolución Suprema de 14 de diciembre de 1932, posiblemente en reconocimiento al papel que jugaron las dotaciones de los submarinos en controlar la sublevación de la marinería de la Escuadra, el personal subalterno de esa calificación fue autorizado a utilizar la misma insignia que los oficiales. Los primeros submarinistas en ser calificados fueron las dotaciones del *R-1* y del *R-2*.

Según referencia del mismo autor y en base al expresado Decreto Supremo, por resolución es fechadas el 8 de agosto de 1927 fueron nombrados los siguientes oficiales para efectuar práctica de instrucción: capitán de corbeta Joaquín Sevilla Olano (*R-1*); teniente Eduardo Figueroa San Miguel (*R-2*), Jorge Arbulú Gamarra (*R-2*), Lizardo Cacho Manrique (*R-1*) y Pedro Canga Rodríguez (*R-2*); alféreces de fragata Alfredo Souza Almandoz (*R-2*) y Fernando Romero Pintado (*R-1*). Al año siguiente y con idéntico propósito lo fueron los oficiales: capitán de corbeta Alberto Arnillas Arana

(*R-2)* y Luis A. Colmenares Alday (*R-1*); y alférez de fragata Juan Francisco Torres Matos (*R-2*). Ese mismo año, por Orden General de la Armada N° 46 de fecha 6 de diciembre de 1928, fueron calificados para el servicio de submarinos por disposición del Estado Mayor General de Marina los siguientes jefes y oficiales: capitán de navío Tomás M. Pizarro Rojas; capitanes de corbeta Joaquín Sevilla Olano y Mariano H. Melgar Conde; tenientes primeros Eduardo Figueroa San Miguel, José Arbulú Gamarra y Pedro R. Canga Rodríguez; teniente segundo Guillermo Tirado Lamb; y alféreces de fragata Alfredo Souza Almandoz, Fernando Romero Pintado, Pedro de la Torre, Alberto del Castillo Ramos y Luis Otero Perales. Al año siguiente (mayo) por disposición del Estado Mayor General de Marina, fueron calificados los oficiales; capitán de corbeta Luis A. Colmenares Alday y teniente primero Víctor Ward Cáceres. Y en noviembre y diciembre del mismo año lo fueron los alféreces de fragata Alfredo Freire Villafane, Francisco Torres Matos y Alberto Sánchez Carrión (Ortiz, 2001).

Siguiendo el modelo adaptado por muchas otras marinas, que consideraban el servicio en submarinos como algo particularmente peligroso, la Armada Peruana –agrega dicho autor– otorgó a cada tripulante de los submarinos *R* una gratificación de un sol por cada inmersión hasta un tope de quince soles mensuales. Tal esquema resultó poco práctico, pues se demandaba hacer cálculos diferenciados para cada tripulante. Fue sí que en enero de 1930 se modificó el sistema de gratificaciones por servicio en submarinos, considerándola el 25% del haber básico (Garaycochea, T. 6, pp. 517-518).

5. LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL DEL PERÚ: ANTECEDENTES Y FUNDACIÓN [58]

De acuerdo a lo señalado por varios autores (Cobas, 1982; Masterson, 1987; Laguerre, 2015; y Laguerre, 2017), la idea de contar con un centro superior de estudios de la guerra naval estuvo en el ánimo de varios oficiales de nuestra Armada mucho antes del arribo de la Misión Naval Americana. A continuación, como una muestra de este temprano y comprometido interés, insertamos los siguientes e importantes testimonios de jóvenes oficiales de diferentes promociones.

En 1916, el entonces teniente 2° Enrique Labarthe Durand, en base a su experiencia como docente de la Escuela Naval, publicó el artículo titulado "Algunos apuntes sobre nuestra enseñanza profesional" en la *Revista de Marina* (N° 3, pp. 144-146) en el

que proponía no solo cambios en el programa de estudios de la Escuela Naval, sino también la creación de una Escuela Superior que ampliase los conocimientos profesionales del oficial de Marina de alto rango (especialización). Aquí su contenido:

> "Guiado por un sentimiento particular de cariño a la institución a la cual pertenezco, me voy a permitir hacer una exposición sobre la reforma de nuestra enseñanza científica; tema que hasta ahora fue objeto de comentarios aislados, y nunca tomado en seria consideración. Y me anima aún más en esta tarea, el aliento que se ha servido darme el señor capitán de navío Director de la Escuela Naval, cuyo espíritu de reforma de los viejos métodos es bien notorio.
>
> No creo abordarlo con completo éxito, pues es difícil y complicado dado que su importancia consiste en tomar en consideración la enseñanza de las ciencias en relación con sus aplicaciones a la Marina; pero puedo francamente declarar que este pequeño trabajo es fruto de un estudio paciente y minucioso de nuestros Planes de Estudios y sus programas, de los cursos, y nuestros sistemas de enseñanza. La crítica de mis compañeros siempre me alentará; tanto si está conmigo o si ella me fuera adversa. En el primer caso, sentiré el legítimo orgullo pues me dará su aquiescencia; en el segundo, reformaré mi criterio, pues soy de los que deponen las armas a la razón convincente.
>
> La Marina Militar, en la acepción amplia de la palabra, es el resultado de la aplicación de las facultades del hombre a la navegación y a la guerra en el mar.
>
> Las complicadas y múltiples condiciones del problema crean sus especialidades principales: la construcción, la maniobra, los motores, su armamento en guerra, la navegación o arte de navegar, etc.
>
> La Marina, ligada como ciencia a la reunión de los conocimientos humanos, y como institución al desarrollo y potencia de los pueblos, ha seguido todas las fases de la civilización, y el desarrollo y transformación de sus elementos ha sido consecuencia de los progresos de las ciencias y de las industrias. La historia de la Marina es la historia científica, comercial y política de los pueblos.
>
> En las máquinas a vapor, su perfeccionamiento fue consecuencia del estudio experimental de las propiedades del vapor de agua, de las leyes del frotamiento, de las propiedades mecánicas de los metales; la lucha entre corazas y cañones, y la evolución de unos y otros, siguen al lado de los progresos de la Metalurgia y de la Química; la Estrategia y la Construcción de las Escuadras, responden a la política internacional de los pueblos.
>
> Cada una de las especialidades de la profesión, implica el conocimiento más o menos inmediato de las ciencias matemáticas y físicas. Y venir, pues, a llamar la atención, principalmente, sobre la reforma de estas ciencias, es patriotismo y amor a la Institución, en la que tengo tanto orgullo de servir.
>
> La organización de nuestra enseñanza profesional escolar es complicada, dada la causa, de no existir en nuestra Armada, una Escuela Superior, es decir, la Escuela para Oficiales; y teniendo que responder la eficiencia del Cuerpo al único instituto de enseñanza (la Escuela Naval), debe darse en esta la base de todos los conocimientos de la profesión.
>
> Hay quienes propusieron o emitieron ideas de reformas, tomando como ejemplos el Japón, Inglaterra o Francia donde los estudios son más prácticos

> y más cortos. Por ejemplo, en el Japón los cadetes solamente estudian cuatro años, de los cuales, tres son de curso escolar en la Escuela Naval y un año de Aspirantes, que la pasan embarcados en los ejercicios, a bordo de los buques de la división de instrucción, durante un viaje largo. Los programas de la Escuela, que conozco muy bien, ponen de manifiesto un espíritu altamente práctico. Además de las clases de ciencias matemáticas y ciencias físicas, y un curso complementario de Derecho Internacional Marítimo, consta el curso escolar de un training progresivo y constante del alumno verdaderamente técnico y profesional; pues lo que más cuidan sus programas y que son muchos estudios en los tres años de Escuela, son Navegación, Máquinas, Artillería y Torpedos.
>
> ¿Pero sería entre nosotros ese plan tan práctico como en el Japón? Indudablemente que no. Los alumnos de aquel país complementan sus estudios en una Escuela Superior, y allí estudian algunos cursos que no se llevan en la Escuela, y continúan después en las Escuelas de Especialidades. Para que nuestro Plan de Estudios fuera reformado tomando como modelo el japonés, sería necesario que creáramos adicionalmente esas escuelas.
>
> La reforma de nuestra enseñanza tiene que ser relativa a la organización de nuestra Institución que, por desgracia, está muy lejos de ser perfecta. Copiemos el Plan de Estudios japonés o inglés, como no falta quien lo aconseje, y le habremos puesto a un bebe la cabeza de un anciano".

Al año siguiente –señala Laguerre (2017)– Labarthe fue más explícito y propuso públicamente el establecimiento de un centro de formación en el que se dictara cursos generales y especializados, desde el grado de guardiamarina hasta el de teniente 1°, sentando precedentes de lo que sería luego la Escuela de Calificación para Oficiales, cuyas funciones pasarían a estar a cargo de la Escuela Superior de Guerra Naval. Para el indicado oficial, luego de este periodo, los oficiales estarían aptos para ingresar a una "Escuela Superior que debemos crear". En este sentido, "llegó a mencionar que la Escuela Superior por crearse debía ofrecer cursos como la de otras Armadas, pero con las peculiaridades de nuestra realidad humana". Sobre esto último, llama la atención su reflexión sobre la naturaleza de la sociedad peruana, la cual, desde su óptica, debía contar con la guía de una misión naval de otro país que concretase estas grandes iniciativas (Laguerre, 2017). La visión de Labarthe –concluye dicho autor– lo convierte, pues, en un legítimo precursor de los estudios profesionales de especialización, así como teóricos de la guerra naval.

En ese mismo año de 1917, en la clausura del año académico de la Escuela Naval, su director, capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, manifestó en su *Memoria* la urgente necesidad de contar con una Escuela Superior de Marina que ampliase los conocimientos de la oficialidad naval. Aquí el testimonio transcrito por la *Revista de Marina* (noviembre-diciembre de 1917, año II, N° 6, p. 605):

> "Cada día se impone con más fuerza la creación de una Escuela Superior de Marina. Es necesario que nuestros Oficiales de Marina no den por terminada su carrera al egresar de la Escuela Naval. Debe obligárseles, desde cierta clase, a seguir cursos de seis u ocho meses. El mayor o menor aprovechamiento en ellos daría preferencia para el ascenso. Al presente, nada hay que estimule a los oficiales ni que les haga perseverar en el estudio.
> Las materias que cursarían en la Escuela Superior serían, entre otras, las de Táctica, Estrategia, Historia de las Guerras Navales, Juego de la Guerra, Derecho Internacional Marítimo, Higiene Naval, Navegación Submarina y cursos especiales de Artillería, Electricidad, Torpedos y Minas y de Máquinas. La Escuela a que me refiero puede funcionar en este mismo local y los cursos serían dictados por los actuales profesores de la Escuela Naval, a los cuales se les asignaría una pequeña gratificación.
> Con poco costo puede darse este gran paso que influirá de manera decisiva en el progreso de la institución y fomentará otros hábitos en nuestra inteligente oficialidad, a la que se abrirá nuevos horizontes".

Por otro lado, en la *Memoria* del Jefe del Estado Mayor (1918-1919) que se conserva en el Archivo Histórico de Marina, se expresa: "Se impone a la consideración del Señor Ministro de Guerra y Marina la creación de la Escuela Superior de Guerra para la Marina. De sus aulas saldrían con la debida preparación los oficiales que en el porvenir dirijan los altos destinos de la institución naval".

Con el advenimiento del Oncenio, el ministro Lauro A. Curletti en su *Memoria* de 1922 manifestó: "En la Escuela de Guerra Naval 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 solo a un Oficial de Marina completo, sino también a un individuo de educación perfecta y de espíritu cultivado y selecto".

Cuatro años después –dice Laguerre (2017)– el jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante Clark H. Woodward, informó en una nota de inteligencia a su país que se esperaba contar con la Escuela Superior de Guerra Naval en el año 1926. "Por razones que se desconocen –agrega el citado autor– la materialización de la Escuela no se llevó a cabo hasta el 17 de setiembre de 1930, a los pocos días de derrocado Leguía".

En ese año 1926 –señala el expresado autor– el capitán de corbeta Arturo Jiménez Pacheco Concha, publicó la traducción del artículo "Escuela de Guerra Naval" del capitán de corbeta Augusto Vinhaes, de la Armada de Brasil, en el cual se mostraba la trayectoria y los objetivos de la flamante Escuela de Guerra Naval de España, cuya finalidad estuvo enmarcada en el conocimiento y estudio de los principales fundamentos del arte de la guerra naval.

Por esta época –agrega Laguerre (2017)– el capitán de fragata Manuel F. Jiménez Saldías también se sumó a la lista de oficiales que bregaron por la fundación de una institución de esta índole. Urgió el establecimiento de la Escuela de Guerra Naval sosteniendo que "su importancia, en razón, de sus altos fines, era de una enorme trascendencia". Para tal efecto, recomendó tener como referente la Escuela de Guerra Naval de España, y que los oficiales alumnos fueran del grado de capitán de corbeta, "quienes deberían estudiar por un periodo mayor de un año, al término del cual, la tesis presentada daría lugar a la entrega del diploma correspondiente". Asimismo, sugirió que "para tener una planta orgánica idónea era necesario el envío de oficiales por dos años al extranjero a fin de adquirir las competencias requeridas para la enseñanza en la proyectada Escuela de Guerra Naval".

En 1928 (*Revista de Marina*, N° 3, pp. 242-247), el teniente 1° Pedro Mazuré Alcócer publicó el artículo "Las especialidades en la Armada" donde expresó con solidez y claridad la conveniencia de establecer la Escuela Superior de Guerra Naval. Aquí su contenido:

> "No todos los Oficiales tenemos cualidades para escribir un artículo, pero sí todos tenemos muchas veces buenas ideas que por falta de práctica no las publicamos y callamos aquello que, en nuestro sano modo de ver, es de provecho para la Institución. Debido a esto, es que no pienso en la crítica que este artículo pueda despertar; pienso tan solo en las ventajas que puede reportar tanto al personal como a la Marina. Impulsado, pues, por este noble sentimiento, expongo mi opinión sobre la conveniencia de formar entre nosotros la Escuela Superior de Marina.
>
> El solo nombre de Marina nos trae a la mente la idea de un oficial de guardia que, sobre el puente de navegación, preso de movimientos inquietantes, trata de escudriñar el horizonte con la esperanza de ver en medio de la oscuridad de la noche el faro que lo guíe a lugar seguro. A primera vista, ilusionados con este pensamiento, nos parece que el solo rol esencial del marino no es más que el de un navegador, y esto es creído, fatalmente, por la mayor parte, lo que constituye un grave error. Deben tener presente los que tal piensan, que cualesquiera que sean las ocupaciones que le imponga su cargo, el Oficial de Marina es siempre un navegador, es decir, está capacitado para llevar la derrota de un buque donde quiera que fuera; pero aparte de estas guardias y de la navegación, el moderno Oficial de Marina tiene múltiples funciones que cumplir, sobre todo en nuestra época, en que el perfeccionamiento en el mecanismo de los modernos buques de guerra ha llegado a su grado máximo y donde a pesar del adelanto de la ciencia, el factor humano no se puede sustraer a este conjunto de máquinas, que bien se le pueden llamar, sin temor a equivocarse, las maravillas mecánicas del siglo.
>
> Si nos detenemos a pensar por breves momentos lo que es en la actualidad una nave de guerra, nos daremos cuenta inmediatamente de la necesidad imperiosa de que haya en cada una de las secciones de esta complicada máquina un oficial competente, porque es materialmente imposible que en todas estas secciones o cargos se pueda desempeñar con igual eficiencia un mismo oficial.

En todas las Marinas, los oficiales se dedican tan solo al conocimiento perfecto de una de las ramas de la profesión, y es en esta rama donde va a ser más eficiente y en la que se le debe emplear de preferencia. Si en nuestra Marina siguiéramos esta norma, conseguiríamos el máximo de rendimiento; pero aquí donde el personal es 'todista', la eficiencia es menos que en otras partes, por más grande que sea el esfuerzo realizado por ellos. Muchos creerán que para el estado actual de nuestra Marina no se necesita más, pero los que tal piensan lo hacen con egoísmo, puesto que solo viven el presente y no se toman la molestia de analizar cuál debe ser el futuro de ella y el papel que está llamada a desempeñar en el caso probable que nuestras costas sean amenazadas por el enemigo. Amargos recuerdos, nos dejó la guerra del 79 para no procurar que nuestra Marina sea grande, fuerte y moderna, lo que se consigue con la preparación inteligente de su personal y efectuando nuevas adquisiciones (la naturaleza de estas adquisiciones estaría subordinada a un plan de construcciones a cumplir en un número de años no mayor de ocho). Solo entonces podremos constituir la principal Defensa Nacional, y digo la principal Defensa Nacional porque un país como el nuestro, de extensas costas y en el cual los principales recursos para su sostenimiento le vienen del exterior, debe a toda costa mantener abiertos sus puertos al comercio extranjero, y esto solo se consigue por medio de una Escuadra bien preparada que, a la vez que mantiene una protección decidida sobre el comercio, constituye el brazo derecho del Ejército. Esto podemos decirlo con orgullo, porque está demostrado hasta la saciedad, que tanto en 1879 nuestras costas no fueron invadidas sino después de que desaparecieron las naves peruanas, cuanto con el resultado de la última Guerra Europea, y podemos decir por lo tanto que un Ejército que no está apoyado por la Marina es un Ejército falto de recursos.

Nosotros los Oficiales de Marina estamos obligados a velar por el engrandecimiento de ella y por su eficiencia para el combate; por consiguiente, cambiemos nuestro sistema actual, donde un oficial que hoy desempeña el cargo de artillería, al año siguiente pasa a torpedos o electricidad, es decir, que hay que saber de todo. Claro que hoy podemos desempeñarnos en cualquier cargo con igual competencia porque nuestros recursos son muy limitados, pero mañana cuando nuevas adquisiciones vengan a engrosar las filas de nuestra Armada, necesitaremos conocimientos más amplios que los que hoy tenemos y no podremos ya abarcar con igual conocimiento las distintas ramas de nuestra profesión.

Pensemos que los oficiales no se improvisan, el material se compra con los últimos adelantos, y al oficial debe preparársele para el manejo de ese material, de modo que cuando le toque actuar, vaya pleno de conocimientos y no a principiar a adquirirlos. De aquí se desprende la necesidad imprescindible de que se forme en el día una Escuela Superior de Marina, por la que pasarían todos los oficiales, con la obligación de especializarse en una de las siguientes ramas: Artillería, Sumergibles, Torpedos, Electricidad, Aviación, Radiotelegrafía e Infantería de Marina.

En esta Escuela efectuarían los oficiales un aprendizaje teórico–práctico que los ponga en condiciones de dominar la materia escogida.

La organización de esta Escuela sería materia de un estudio serio, y ello le incumbe a la Superioridad Naval. Lo que sí me permito es dar una ligera idea sobre cada una de las especialidades.

ARTILLERÍA

El oficial dedicado a esta rama estaría exclusivamente a cargo de la artillería a bordo. Es esta una especialidad sumamente interesante, pero obliga también a los oficiales brevetados en ella a embarcarse en las naves que tienen como armamento principal el cañón, es decir, el acorazado y cruceros, donde ellos van a ser más eficientes que en otras unidades y en donde no constituyen, por decirlo así, la quinta rueda de un coche. Esto priva a los oficiales artilleros de una de sus principales aspiraciones, desde el momento en que el comando de las pequeñas naves está descartado para ellos y el de las naves mayores solo lo desempeñan cuando ya son oficiales superiores.

SUMERGIBLES

La de sumergible es la especialidad que más se desenvuelve cada día, con la construcción intensiva de nuevas unidades de este tipo. Esta especialidad lleva aparejada también la del torpedista electricista, puesto que su principal armamento es el torpedo, y la electricidad tiene su principal asiento en estas unidades. Esta especialidad tiene la halagüeña ventaja de que el oficial llega a ser muy joven comandante de barcos que, aunque pequeños, tienen un valor real; pero no escapa también a nuestra vista las incomodidades con que cuenta el personal en esta clase de unidades en detrimento de su salud, y que por otra parte las campañas emprendidas en ellas son bastante penosas.

TORPEDOS Y ELECTRICIDAD

Los oficiales especializados en esta rama tienen las mismas ventajas e inconvenientes que las anteriores, puesto que ellos deben ser embarcados en las unidades que tienen como armamento principal el torpedo y estos son los sumergibles, destroyers y en la actualidad los novísimos cruceros ligeros de 10 000 toneladas, donde el torpedo desempeña, al igual que la artillería un papel principal.

AVIACIÓN

Esta especialidad, que bien se le puede llamar del futuro, está llamada a poner al servicio de las Escuadras su velocidad, bien sea cerca de las costas o en alta mar; rol bajo todo punto de vista sublime y peligroso, que exige, al lado de brillantes cualidades de piloto, un sentido marítimo muy profundo. Su papel, a desempeñar es muy vasto, ya sea como seguridad, reconocimiento, dirección de tiro de artillería o bombardeo. El horizonte de la aviación es pues muy grande y está llamada a ser un poderoso baluarte de las Escuadras.

RADIOTELEGRAFÍA

Es indudable que los oficiales que se dedican a esta rama de la profesión reportan grandes beneficios a la Marina, pero no es menos cierto también que dichos oficiales asumen con tal fanatismo este estudio, que resultaría perjudicial hacer de ella un complemento de la rama torpedo-electricista.

INFANTERÍA DE MARINA

Este cuerpo no existe entre nosotros y bien podría formarse con personal propio de la Armada. Constituye en otras Marinas rama especial, que tiene a su cargo la disciplina de a bordo, el deporte y la artillería de costa, que en todos los países del mundo está bajo el control de la Marina de Guerra, salvo en el nuestro.

Esbozo, pues, a la ligera, según mi concepto, una de las más premiosas necesidades de nuestra actual Marina".

Con estos y otros antecedentes, en setiembre de 1930 (al mes siguiente del arribo al poder del comandante Sánchez Cerro), se echaron las bases de la flamante Escuela Superior de Guerra Naval que inició sus actividades bajo la dirección del contralmirante William S. Pye[59]. Aquí el Decreto Supremo de creación que Garaycochea transcribe (T. 4, pp. 675-676):

"EL PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO

Considerando:

Que la evolución y progreso de la Marina de Guerra Nacional, justifica la creación de una Escuela Superior para la instrucción profesional de los Oficiales de la más alta jerarquía por ser ellos los encargados de la conducción y utilización eficaz de las fuerzas navales en la guerra.

Que los miembros de la Misión Naval Americana están capacitados para la instrucción superior que se persigue.

Decreta:

1. Créase la Escuela Superior de Guerra Naval.
2. El Jefe de la Misión Naval Americana queda encargado de la organización de la Escuela, dictado y desarrollo de los cursos de instrucción, debiendo los demás miembros de la Misión formar parte del profesorado y cooperar en todo lo que se relacione al funcionamiento de la Escuela.
3. El Ministerio de Marina y Aviación determinará el número de Oficiales Superiores de la Marina y de la Aviación que deberán seguir los cursos de la Escuela Superior de Guerra Naval y dará facilidades a los demás Oficiales Superiores para que puedan concurrir a las conferencias prácticas, siendo obligatoria la asistencia de estos cuando menos una vez por semana. Además, los Oficiales Superiores del Ejército podrán concurrir a las conferencias que se dicten en la Escuela Superior de Guerra Naval de acuerdo con las disposiciones que para el efecto dicte el Ministerio de Marina y Aviación.
4. La Escuela Superior de Guerra Naval iniciará sus funciones en el edificio de la Escuela Naval del Perú, debiendo esta institución prestarle toda clase de facilidades para su desarrollo y buena marcha.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de setiembre de mil novecientos treinta.

LUIS M. SÁNCHEZ CERRO
CARLOS ROTALDE" [59].

De acuerdo, a lo señalado por la *Revista de Marina* en su edición de setiembre-octubre de 1930, la instalación solemne de la flamante Escuela tuvo lugar el día 8 de octubre de ese año. Aquí el testimonio: "El miércoles 8 de octubre en conmemoración del Combate Naval de Angamos y celebración del Día de la Marina, tuvo lugar en la Escuela Naval del Perú la instalación de la Escuela Superior de Guerra Naval bajo la dirección del contralmirante William S. Pye de la Misión Naval Norteamericana. A esta importante ceremonia asistió la Junta de Gobierno, los jefes de las dependencias y unidades, así como las autoridades

civiles y militares de la capital y del Callao". En esa ocasión el ministro de Marina, capitán de fragata Carlos Rotalde González del Valle, pronunció el siguiente discurso:

> "Señor Presidente de la Junta de Gobierno
> Señores Jefes y Oficiales
> No podría contribuir mejor a la celebración del Día de la Marina que inaugurando esta Escuela de estudios superiores destinada a incrementar, robustecer y endoctrinar los conocimientos de los jefes de nuestra Armada.
> El 8 de octubre de la Historia Naval del Perú se hallará así íntimamente vinculado a su pasado y al porvenir. Al pasado, porque desde él nos viene una tradición de gloria y heroísmo inigualados que constituye el ideal de nuestra moralidad profesional; al porvenir, porque el funcionamiento de esta Escuela irradiará sus luces para hacer cada vez más amplia y luminosa la ruta de nuestro futuro desarrollo.
> Esta Escuela de estudios superiores viene a llenar un vacío cuya existencia ha comprometido muchas veces el eficiente funcionamiento de la Marina Nacional. Hoy más que nunca, la guerra, es, a la vez más que un conflicto de naciones, una competencia de organizaciones, capacidades y conocimientos. La sublime heroicidad del combate de antaño ha cedido su honroso puesto al combate frío y científicamente preparado. En el gabinete de trabajo en el que con razonamiento, datos e informaciones de todo género se plantea y se resuelve la ecuación definitiva de la victoria. Y para vencer en esta lucha del talento más que del músculo, es necesario que la preparación en época de paz sea amplia y sabiamente orientada.
> Tal es el fin primordial de la Escuela que vais a inaugurar y cuyos pasos iniciales quedan encomendados a inteligentes y capacitados maestros.
> Ampliar los conocimientos adquiridos, robustecer los principios fundamentales por la aplicación constante y armónica de las masas, ejercitar el difícil hábito de discernir con claridad para ordenar con firmeza, y finalmente consolidar nuestra doctrina de guerra mediante el establecimiento y aplicación de idénticos procedimientos.
> Los señores jefes que constituyen la primera promoción tienen sobre sí una responsabilidad la que estoy seguro sabrán aceptar y vencer con toda gallardía; es a su capacidad, competencia y dedicación que confiamos el derrotero único que puede y debe seguir la Armada del Perú.
> Señor Presidente, dignaos declarar inaugurada la Escuela Superior de Guerra Naval".

En la citada edición, la mencionada publicación dio a conocer que al día siguiente (9 de octubre) las clases comenzaron con una estupenda conferencia a cargo del contralmirante Pye.

Para concluir, debemos mencionar lo siguiente. El contralmirante Tomás M. Pizarro en sus *Memorias* varias veces citadas en el presente volumen, da una versión particular del porqué de la creación de la expresada Escuela. Dice: "Después de todos estos acontecimientos (se refiere a la convulsión interna que produjo el levantamiento de Sánchez Cerro y a la toma inmediata del poder) esperaba de un momento a otro mi relevo en el Comando de la División de Submarinos. Este se produjo el

6 de octubre de 1930, en que fui nombrado alumno de la Escuela Superior de Guerra Naval; Escuela que se crea, no porque se conceptuara como una necesidad, sino porque se buscaba una forma de anular las actividades de la Misión Naval Americana que había despertado odiosidad entre algunos elementos de la Marina y aún en las esferas oficiales, y la manera más decente de lograrlo era creando dicha Escuela y allí los agruparon, apartándoles de toda injerencia y quitándoles las atribuciones anteriormente concedidas y que tantos beneficios trajo para el progreso de la Marina". En cambio, el teniente 1° Michel Laguerre en su libro mencionado (2017) da una versión que va más allá de una explicación episódica de la indicada fundación.

NOTAS AL CAPÍTULO VII

1. La selección de los conscriptos navales se realizaba de manera rigurosa; la revisión física era igualmente exhaustiva por parte del personal de la Sanidad Naval, pues se consideraba deficiente a los reconocimientos médicos practicados en las diversas localidades en que se realizaba la conscripción. Una prueba de la escrupulosidad de los exámenes para revisar las condiciones físicas que debían reunir los individuos llamados a prestar sus servicios en la Marina de Guerra, se manifestó en el hecho de que en los cinco primeros meses de 1921, el número de conscriptos declarados inaparentes para el servicio fue de 109, de un total de 468 (Perea, 1998).
2. Sobre esta pionera e importante innovación tecnológica, en la *Revista de Marina* de 1928 encontramos la siguiente referencia: "Se ha instalado recientemente en la Escuela Naval del Perú, una sirena de silbato que funciona con aire comprimido, la cual se dejará oír diariamente a las 12:00 horas por un periodo de 15 segundos. La iniciación de esta señal corresponde a la que se transmite a los barcos surtos en la bahía por medio de una bola que se arría a la hora indicada. La moderna instalación de radio que posee el plantel le permite oír las señales horarias de Washington y Annapolis, con las cuales compara diariamente sus cronómetros-patrones y retransmite la hora exacta al mediodía. El comercio y el público en general pueden utilizar este servicio que no dudamos será acogido con agrado" (*Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, mayo-junio de 1928, año XIII, N° 3). Sin embargo, es preciso señalar algunos antecedentes a lo informado por esta publicación. Con fecha 24 de octubre de 1919, el ministro de Marina, contralmirante Juan M. Ontaneda, se dirigió a su par el ministro de Guerra para solicitarle que una de las instalaciones inalámbricas que pertenecieron a la Comisión Hidrográfica y que estaban en poder del Servicio Geográfico del Ejército, pasase a la Escuela Naval para que dicha institución pudiese dar la hora oficial. No hubo una respuesta positiva al pedido. Cinco años después (1924), fue instalado en el Patio de Honor un manipulador con el que el presidente Leguía inauguró la señal horaria "que desde esa fecha corre a cargo de la Escuela Naval y que consiste en arriar eléctricamente una bola izada en el mastilero que se ha colocado últimamente en el palo de la corbeta *Unión*, y que es visible desde cualquier punto de la bahía. Esta señal horaria es la correspondiente a 0 horas del meridiano de Washington, hora oficial en el Perú y que la Escuela Naval recibe directamente de la Estación

Inalámbrica del Observatorio de Annapolis" (*Memoria de Marina*, 1924). Al año siguiente, el mandatario lambayecano en su *Mensaje* manifestó: "La Escuela Naval del Perú se encarga de dar diariamente la señal que determina el instante preciso del mediodía, en beneficio particularmente de la marina mercante". Finalmente, por Decreto Supremo de 16 de abril de 1928, el gobierno dispuso "que la Hora Oficial de la República sea dada por la Escuela Naval del Perú" (Garaycochea, T. 4, pp. 647-648).

3. La primera Estación Mareográfica en el Perú fue entregada a la Armada Nacional el 27 de julio de 1926, por el entonces ministro de Fomento, José Rada y Gamio. El mareógrafo, tipo Thomson, fue ubicado en el muro oeste de la dársena y al cuidado de la Escuela Naval, siendo instalado por el científico limeño Scipión E. Llona (Laguerre, 2015).
4. Sobre este hecho, la *Revista de Marina* (1925) escribió: "Por primera vez en la vida de la Marina del Perú, se ha llevado a efecto un simpatiquísimo acto que, ojalá, se convierta en tradición para las futuras promociones, como lo es ya en las Marinas de muchos países. La promoción que acaba de terminar sus estudios en 1925 ha adoptado como símbolo de unión y fuerte compañerismo un anillo, el que primorosamente labrado, ostenta en su frente el escudo de la Escuela, llevando grabado en las partes laterales las fechas de entrada y salida: 1920-1925. El anillo ha sido trabajado en talleres nacionales".
5. Precisamente, de esta importante publicación (en su sección "Crónica Nacional") hemos recogido la información que consignamos en el presente apartado. Esa consulta nos ha permitido reconstruir, año tras año, los principales eventos que configuraron la evolución y el quehacer cotidiano de la Escuela Naval entre 1919 y 1930. Hemos preferido optar por el criterio cronológico, en la medida que su aplicación facilita la presentación de lo ocurrido de manera secuencial e ininterrumpida y en función del tiempo transcurrido. La colección completa de la *Revista* (salvo contados números ausentes) se encuentra en la biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
6. Diversas e importantes fueron las visitas que durante el Oncenio (de carácter personal o institucional) se efectuaron a la *Alma Mater* de la oficialidad peruana. Al respecto, el comandante Ortiz (1981) señala: "Entre las personalidades que visitaron la Escuela en aquel decenio, podemos ubicar en un indisputable primer lugar al Presidente Augusto B. Leguía, asiduo concurrente a ceremonias y actividades de la Armada en general y de la Escuela en particular. Representantes (incluyendo a algunos embajadores) de Estados Unidos, Inglaterra, Cuba, Suecia, Argentina, Brasil, España y otros países, así como misiones y personalidades nacionales de diverso rango y procedencia, visitaron casi ininterrumpidamente las instalaciones de La Punta. Así encontramos a una misión comercial japonesa visitando las instalaciones en 1922; al coronel José Gil de León, Jefe de la Misión de Policía Española; y a los aviadores militares de la misma nacionalidad: capitanes Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias, que en el avión Jesús del Gran Poder acababan de cruzar el Atlántico ese año 1929".
7. *Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, setiembre-octubre de 1920, año V, N° 5, pp. 611-618.
8. Sobre la Estación de Telegrafía y Telefonía sin hilos, el director Vinces expresó: "El señor ingeniero Enrique Oyanguren, completando su

obra iniciada en 1911, como Presidente de la Junta Constructora de la Escuela, autorizó entonces que parte de los fondos provenientes de los remates de Aduana de mercaderías de plazo vencido, se dedicaran a la provisión de los elementos necesarios a este plantel. Su meritoria labor la ha continuado en el presente, pues al hacerse cargo en el año último de la Superintendencia General de Aduanas, autorizó, a solicitud de esta Dirección y conforme a la Resolución Suprema de 24 de mayo, la adquisición, por conducto de la Casa Kussel & Guevara, de un equipo completo de Estación Inalámbrica, sistema Huth, de las empleadas en la última Guerra Europea. La Aduana del Callao hizo entrega a la caja de esta Escuela la cantidad de Lp. 400, que constituye el 50% del valor de dicha Estación. Con fecha 24 de junio se entregó a la Casa mencionada Lp. 270 por concepto de la primera armada, de conformidad con el contrato firmado. Este equipo, que se encuentra ya en viaje, próximo a llegar, será el primero que se instale en el país, constituyendo una valiosa adquisición hecha para este Instituto".

9. *Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, enero-febrero de 1920, año Nº 1.
10. *Ibídem*.
11. Que tengamos referencia, este artículo del doctor Espinoza fue el primero o uno de los primeros de su género escrito en nuestro periodo (1919-1930). Fue publicado en la *Revista de Marina*: Crónica Nacional. Callao, julio-agosto-setiembre de 1921, año VI, N° 4, pp. 389-393.
12. Posteriormente denominado "Departamento de Disciplina", el departamento Ejecutivo estaba a cargo del subdirector del plantel.
13. Un año atrás, el gobierno por Resolución Suprema de 15 de marzo de 1920 (con la rúbrica del presidente Leguía y del entonces ministro de Marina, contralmirante Juan M. Ontaneda) había aprobado el Plan de Estudios propuesto por el director que antecedió al comandante Davy (Garaycochea, T.1, pp. 207-212).
14. Sobre el primer indicador, cabe señalar que en 1920 la Escuela contaba con escasos medios en sus laboratorios. Sin embargo, una acertada gestión del capitán de fragata José R. Gálvez (entonces director del plantel), permitió la adquisición de instrumentos de Física en la conocida casa francesa "Les files dé Emile Deynalle". El arribo de dicho material permitió el funcionamiento del gabinete de Física a partir de 1922. La adquisición de un viscosímetro, un calorímetro, un fotómetro y un motor de velocidad variable entre otras cosas, permitió, igualmente, que dos años después funcionara un laboratorio de Química. Hasta aquel entonces las prácticas de dicha asignatura se realizaban en la Escuela de Ingenieros. En adición a sus funciones didácticas, el indicado laboratorio brindó apoyo a la Escuadra, efectuando análisis de combustibles, lubricantes, agua de cubierta y de máquinas, así como de los diversos explosivos en uso (Ortiz, 1981).
15. La información que hemos glosado (incluyendo el cuadro con los horarios respectivos) fue solicitada por el Mayor Adjunto Militar de la embajada de México en el Perú al ministro de Guerra, quien a su vez la requirió a su colega de Marina con fecha 25 de junio de 1927 (Archivo del Ministerio de Marina, 1927).
16. Sobre los "Cruceros de Verano" que se sucedieron durante el Oncenio, encontramos amplia información no solo en los *Discursos-Memoria*

anuales del comandante Davy, sino también en la vasta obra del comandante León Garaycochea, en la *Revista de Marina* (Crónica Nacional) y en los escritos del comandante Jorge Ortiz (1981), del contralmirante Federico Salmón de la Jara (2005) y de Michel Laguerre (2015). De estas fuentes, tomamos las principales referencias que aquí se consignan.

17. La flamante estructura curricular establecía ocho meses de estudios en la Escuela, tres meses de crucero en los buques de la Armada y un mes de vacaciones (Curletti, *Memoria*).
18. Recordemos que, anteriormente, las prácticas profesionales a bordo de las naves de la Escuadra (o de las Escuadras amigas), no se realizaban durante los cinco años de estudios, sino al término, ya como guardiamarinas. Al respecto, el teniente 1° Michel Laguerre (2015) consigna la siguiente información: "Debido a la ausencia de naves de guerra idóneas y a la impotencia de no contar con una estructura adecuada que les permitiera a los alumnos una formación naval de calidad, llevó a las autoridades del ramo de fines del siglo XIX y comienzos del siguiente, a enviar a los guardiamarinas recién graduados con las mejores notas a realizar sus estudios y prácticas en otras Armadas como la Argentina, la brasileña, la española, la francesa y, desde inicios de 1900, la estadounidense. Por ejemplo, en 1901 se embarcaron en la fragata argentina *Presidente Sarmiento* cinco guardiamarinas: Julio V. Goicochea, José R. Gálvez, Juan Althaus, Ernesto Salaverry y Manuel A. Clavero. Dos años después (1903), otros seis lo hicieron en unidades de la Armada norteamericana (acorazados *Illinois* y *Alabama*); ellos fueron: Juan Paredes, Juan Salaverry, César Bravo, Enrique Granthon, Carlos Jimeno y Luis Aubry. Al año siguiente, fueron enviados a la Armada española (buque-escuela *Nautilus*) siete guardiamarinas: Aurelio L. de la Guerra, Manuel I. Vegas, Carlos Fajardo, Isaías Bermúdez, Tomás M. Pizarro, Alejandro G. Vinces y Gustavo O. Frías. En 1907, los guardiamarinas Federico Díaz, Carlos Pfeiffer, Fidel Escusa, Alejandro Valdivia y José Carrillo, se embarcaron en el buque-escuela *Dugay Trovin*. Al año siguiente, otros cinco guardiamarinas Daniel Caballero, Federico Escudero, Alejandro Ureña, Manuel Zúñiga y Arturo Jiménez, se embarcaron en naves de guerra españolas. En 1920, los gobiernos de Perú y Brasil acordaron que los cadetes recién graduados se embarcaran en el buque-escuela brasileño *Benjamín Constant*. Un año después, el guardiamarina Víctor Bravo Arenas fue enviado a California para estudiar ingeniería eléctrica, mientras que el del mismo grado, José González y el guardiamarina maquinista Luis Faura, fueron enviados a Inglaterra para estudiar construcción naval".
19. Los cadetes del 5° y 6° año, conforme a lo establecido por la normatividad del plantel, fueron destacados a la Escuela de Hidroaviación de Ancón a cargo del capitán de corbeta ingeniero Juan Foley Ventosilla. Entre otros asuntos, la rutina comprendió el estudio sobre motores empleados en aviación, instrucción de vuelo, observación y manejo de ametralladoras aéreas a cargo de los oficiales de la mencionada Escuela.
20. Una vez en el puerto panameño, los cuatro submarinos fueron carenados en el dique seco, mientras que al *Almirante Grau* se le cambiaron algunas planchas, quedando sus fondos en perfecto estado.
21. Como experiencia de este "Crucero de Verano", el entonces alférez de fragata (C.U.) Luis Edgardo Llosa, escribió un ameno artículo de índole

histórico titulado "Una ciudad que fue" (referente a Panamá antigua), publicado en la *Revista de Marina* en su edición de enero-febrero de 1929.

22. Cfr. Palacios Rodríguez, Raúl. *La chilenización de Tacna y Arica. 1883-1929.* Lima, Editorial Arica, S.A., 1974.
23. Las negociaciones, que serían las últimas, duraron casi ocho meses, teniendo como protagonistas al presidente Leguía y al plenipotenciario chileno en Lima, Emilio Figueroa Larraín.
24. Jorge Basadre (2005) califica el *Mensaje* de Leguía como "documento vigoroso y muy bien escrito". Igual juicio merece de otros historiadores y ensayistas nuestros.
25. Como ya se mencionó en páginas anteriores, la visita de ambos militares chilenos a la Escuela Naval se efectuó en octubre de 1929. En esa ocasión hicieron entrega de un trofeo deportivo que, representando a dos luchadores en bronce, llevaba la siguiente inscripción: "Los Cadetes de la Escuela Naval de Chile a los Cadetes de la Escuela Naval del Perú" (Ortiz, 1981).
26. Al inicio del presente capítulo (apartado 1), se adelantaron algunas ideas alrededor de este tema que constituyó una de las tantas e importantes innovaciones que el director Charles G. Davy implantó en la renovada Escuela Naval del Perú.
27. Los indicados discursos fueron publicados por la *Revista de Marina* en su edición de julio-agosto de 1930.
28. Hay que recordar que la fundación de la Escuela Naval del Perú se remonta a los primeros años de la República en que se expidió el decreto respectivo ordenando su creación (6 de octubre de 1821). Sin embargo, razones de diversa índole impidieron su inmediata instalación; hubo que esperar hasta 1830 para que se estableciese en la capital con el nombre de "Escuela Central de Marina". Posteriormente, por resolución de 25 de octubre de 1849, se le trasladó a Bellavista, pintoresco lugar cercano a Lima. En 1863 volvió a instalarse en la capital con el nombre de "Colegio Naval Militar", ocupando el mismo local de la Escuela de Ingenieros. Años después, se le trasladó a bordo del transporte *Marañón*. En 1873 se fundó la "Escuela Naval Preparatoria" a bordo del buque *Meteoro*. Lamentablemente, la infausta guerra de 1879 truncó su existencia. En los diversos tomos de la *Historia Marítima del Perú* que cubren el periodo entre 1821 y 1879, sus autores examinan en detalle el desarrollo zigzagueante de la Escuela durante esos casi sesenta años de precaria vida institucional.
29. La consulta de los siguientes autores resulta, asimismo, imprescindible: Jorge Ortiz Sotelo: *Escuela Naval del Perú. Historia Ilustrada* (1981); Raúl Palacios Rodríguez: *Historia Marítima del Perú. La República. 1884-1906* (T. XII, vol. 2, 1991); Federico Salmón de la Jara: "Un testimonio de vida. La Escuela Naval que me formó, 1927-1932" (2005). De ellos, hemos tomado igualmente las principales referencias que aquí consignamos.
30. Este texto, de tanta trascendencia histórica para la institución naval, fue reproducido por Palacios en su libro citado (T. XII, vol. 2, pp. 29-33).
31. En el N° 5 de la *Revista de Marina* del año 1930 (pp. 481-485) se halla la conferencia sustentada por el capitán de navío José Ernesto Salaverry Salaverry acerca de lo que él calificó como el "Primer Director de la Escuela Naval Moderna". El artículo titulado "Apuntes biográficos del Capitán de Navío Gregorio Casanova", reseña en gran parte la labor

cumplida por dicho oficial durante sus dos gestiones al frente de la Escuela Naval (1888-1890; 1892-1896). Refiere el autor que, a pesar de la penuria fiscal de esos años iniciales, la Escuela "fue modelo de organización, disciplina, espíritu de cuerpo y preparación técnica".

32. Según refiere Ortiz (1981), el indicado fundo perteneció al controvertido hombre de finanzas francés Augusto Dreyfus. El edificio había sido erigido en honor a la difunta esposa del propietario, alzándose en el patio central un mausoleo en su memoria. En mayo de 1897, el Estado arrendó el fundo por el lapso de tres años.
33. Apenas 11 alumnos pasaron a la Escuela de Chorrillos.
34. El *Iquitos* sirvió como transporte durante una década, pasando después a la Compañía Peruana de Vapores (CPV).
35. Cfr. Garaycochea, León: Legislación Naval y…, Lima, 1939, T. 6, pp. 562-563.
36. Acerca del tema de la Hidroaviación durante el Oncenio (en sus comienzos, sobre todo), la terminología se presenta un tanto confusa e imprecisa o, cuando menos, cambiante en su denominación. Indistintamente, los testimonios hablan del "Servicio de Hidroaviación", del "Centro de Hidroaviación", de la "Estación de Hidroaviación", de la "Base de Hidroaviación" y de la "Escuela de Hidroaviación" sin precisar su naturaleza y alcances. El mismo León Garaycochea (que recopiló la información oficial) no hace un deslinde claro y preciso; igual ocurre con Alberto Fernández Prada y Carlos de la Jara.
37. Nacido en Lima, Bielovucic vino al mundo el 30 de julio de 1889. Hizo sus estudios en el liceo Jeanson de Sailly de París, graduándose de bachiller en Filosofía, pero se dedicó al deporte, tanto de ciclismo y automovilismo, como de aviación. Se contó entre los pioneros de la aviación, pues obtuvo el brevete N° 87. En 1910 ganó la competencia aérea con escalas: Burdeos-París. A la edad de veintidós años, regresó a Lima el 8 de enero de 1911 a invitación de la Liga Pro-Aviación, trayendo una máquina Voisin y una Farman. Le tocó el privilegio no solo de llevar a cabo las primeras exhibiciones de vuelo sobre la ciudad ante la población agolpada en el hipódromo de Santa Beatriz (15 de enero), sino también de efectuar un raid hasta Ancón en el monoplano Farman. Se le otorgó entonces el grado de alférez e instruyó en los secretos del vuelo a oficiales y entusiastas voluntarios. En abril de 1911 viajó nuevamente a Francia, para tomar parte en un concurso internacional. En una competencia ascendió a mil metros solo en dos minutos y veintinueve segundos. Posteriormente (25 de enero de 1913), cruzó los Alpes en un vuelo durante el cual se remontó a más de tres mil metros de altura, aterrizando ante el monumento erigido en Domodossola a la memoria de Jorge Chávez Dartnell. Al iniciarse la Primera Guerra Mundial, se incorporó voluntariamente en la aviación francesa, siendo herido en la batalla de Isar. Se dedicó a la instrucción de pilotos en la Escuela de Aviación de Reims. Al término del conflicto, retornó al Perú en varias oportunidades (1930, 1938 y 1947). Durante la Segunda Guerra Mundial colaboró con el movimiento de resistencia francés. Falleció en París el 14 de enero de 1949 a los 60 años de edad (Milla Batres, 1986; Tauro, 2001).
38. Según refiere Laguerre (2015), "la primera Misión Militar Aérea Francesa llegó al Perú en setiembre de 1919. A fines del mismo año, inició sus labores una nueva misión con el comandante Paul de Beaudiez como

jefe, el sargento mayor Louis Coudouret, director de la Escuela, los tenientes Alberto Chabrier y Emilio Romanet, pilotos instructores y cuatro mecánicos. Con este personal y siete máquinas del tipo Coudron y Morane comenzó a funcionar provisionalmente la Escuela en el aeródromo de Bellavista. Las labores de vuelos empezaron en enero de 1920. Hubo por aquellos días varios aviadores extranjeros y peruanos militares y civiles en amistosa competencia. Las acrobacias aéreas causaron la admiración del público. Paul de Beaudiez y Alberto Chabrier perecieron en Bellavista el 18 de enero de 1920 cuando iniciaban un vuelo de ensayo en un Coudron. En reemplazo de los caídos llegaron al Perú el comandante Louis La Bruyere y los tenientes Charles Corsin y Emilio Damideaux. La Misión Aérea Francesa así constituida, abandonó el campo de Bellavista y escogió como centro de sus actividades el fundo Maranga, a pocos kilómetros de Lima. La dirección de la Escuela fue asumida por Louis Coudouret y ella inscribió a alumnos militares y a un grupo de civiles, mientras en la docencia, al lado de los técnicos franceses, estuvieron los pilotos peruanos Juan O'Connor y Guillermo Protzel, brevetados en el extranjero. En 1921, buen número de aviones para la Escuela fueron donados por casi todos los departamentos de la República. La Misión Aérea Francesa se retiró en ese año sin haber sido un éxito; en su reemplazó asumió la dirección de la Escuela el mayor Jack Sisson, piloto de la aviación militar inglesa, a cuyo lado actuó como instructor de vuelos el norteamericano William Bradley. En aquel mismo año se creó la Dirección General de Aeronáutica en el Ministerio de Guerra. Ocupó este cargo inicialmente el capitán de fragata asimilado Juan Leguía. En 1922 fue abandonado el campo de Maranga y se habilitó para la Escuela el de Las Palmas. Ella recibió el nombre de "Jorge Chávez" e inauguró sus actividades el 27 de noviembre de 1923. Los planes y métodos fueron reorganizados. En la dirección participaron los comandantes Juan Leguía, Juan O'Connor y Federico Recavarren; ellos habían perfeccionado sus conocimientos en Estados Unidos. La instrucción estuvo a cargo de los pilotos Guillermo Protzel, Carlos Alvarillo y Baltasar Montoya (brevetados en la Argentina) y Carlos Gilardi con estudios de especialización en Norteamérica. El decreto de 15 de abril de 1924 creó en el Ejército el Arma de Aviación; ella había sido considerada antes solo como un servicio auxiliar".

39. En el cargo, Juan Leguía permaneció poco tiempo. A fines de febrero de dicho año, emprendió, en un frágil hidroavión, el raid Ancón-Nueva York, sufriendo el aparato algunos desperfectos al hacer escala en Talara. Efectuada su reparación, llegó hasta Guayaquil en donde, a causa de nuevas averías, dejaron al aparato en condiciones de no poder seguir prestando servicios satisfactorios. Por esta razón, el comandante Leguía decidió suspender su viaje. Precisamente, en una extensa entrevista en Talara hecha por la revista limeña *Mundial* el 29 de febrero de 1921, dicho oficial declaró que había aprendido a volar en los Estados Unidos, pero que fue en el Ejército inglés donde aprendió el manejo de las máquinas durante tres meses (*Mundial*. Lima, 24 de marzo de 1921).
40. Los contratos de estos y otros especialistas son consignados por Garaycochea en los tomos 1 y 2 de su monumental obra.
41. El trámite correspondiente corrió a cargo del capitán de navío Augusto Loayza, entonces Director de Operaciones por encargo del Jefe del

Estado Mayor General de Marina. Cfr. Estado Mayor General de Marina. Lima, 1921. L.C. N° 107, p. 107. AHM.

42. Cfr. Estado Mayor General de Marina. 1919-1923. Lima, 1923. L.C. N° 681, pp. 80-84. AHM.
43. Cfr. Garaycochea, León: *Legislación Naval y…* T. 3, p. 94. Según refiere Carlos A. de la Jara (1975), en los primeros meses de 1923 el llamado "Servicio de Hidroaviación" se le cambió de nombre, adoptando el de "Estación de Hidroaviación" como parte integrante de un todo denominado "Servicio General de Aviación Militar", perteneciente al Ministerio de Guerra.
44. A raíz del indicado nombramiento, la *Revista de Marina* (1924, año IX, N° 1, pp. 113-114) publicó una extensa semblanza biográfica del comandante Grow.
45. La designación de Harold B. Grow –señala dicho autor– significó que la aviación naval pasó formalmente a órdenes de la Misión Naval Americana, debido a que antes (bajo el mando de Leguía Swayne) estuvo integrada por extranjeros contratados de manera independiente y aislada.
46. Cfr. *Diario de Debates*. Cámara de Diputados. Congreso Ordinario de 1925. Lima, 13 de julio-18 de setiembre. T. I, pp. 372-374.
47. Nacido en La Paz el 18 de abril de 1891, Hernando Tudela de Lavalle era hijo de Darío Tudela Ron y de Mercedes Lavalle Pardo. Hizo sus estudios en el colegio de La Recoleta. Ingresó a la Escuela Naval, graduándose de guardiamarina en enero de 1912. Fue enviado a Francia a integrar la dotación del *Comandante Aguirre* y posteriormente sirvió en el *Coronel Bolognesi*, *Teniente Rodríguez* y *Almirante Grau*. Formó parte de las Comisiones de Límites con Brasil (1914) y Chile (1929). Fue comandante de la *Cahuapanas* (1923), de la *América* (1931) y de la *Napo*. Sirvió en el Estado Mayor de la Fuerzas Armadas durante el conflicto con Colombia (1932-1933). Más tarde, comandó el *Rímac* (1936) y el *Almirante Villar* durante la campaña contra el Ecuador, tomando parte activa en el bloqueo contra Guayaquil y Puerto Bolívar en 1941. Ascendió a capitán de navío en 1943 y pasó a Chile como agregado naval (1944-1946). Falleció en Lima el 11 de febrero de 1950 a los 59 años de edad (Ortiz y Castañeda, 2007).
48. Carlos Argumedo nació en Lima el 26 de enero de 1895 durante el levantamiento popular de Nicolás de Piérola contra el presidente Andrés A. Cáceres. Fueron sus padres Tiburcio Argumedo y Serafina Morote. Sirvió como amanuense del Estado Mayor del Ejército antes de ingresar a la Escuela Naval en 1912. Se graduó de guardiamarina en enero de 1918, pasando a servir en diversas unidades de la Escuadra y también en diferentes Capitanías de Puerto. Se desempeñó como ayudante del ministro de Marina, segundo jefe de la Base Naval de San Lorenzo y jefe del Hospital Naval (1941). Fue agregado naval en Canadá (1946) y comandante general de la Defensa de Costas (1947-1949). En febrero de 1937 ascendió a capitán de fragata, pasando al retiro en enero de 1953. Falleció en Lima el 14 de setiembre de 1984 a los 84 años de edad (Ortiz y Castañeda, 2007).
49. Cfr. Jara, Carlos de la: *Historia*…1975, T. 2, p. 394.
50. Nacido en Huaraz el 4 de enero de 1898, Carlos Zegarra era hijo de Manuel Zegarra y de María Lanfranco. Ingresó a la Escuela Naval, graduándose de guardiamarina en febrero de 1917 a los diecinueve años

de edad. Sirvió, sucesivamente, en el *Coronel Bolognesi*, *Iquitos* y *Lima*, pasando en 1920 a la Escuela de Hidroaviación de Ancón. Ocho años después, participó en el mencionado raid aéreo Lima-Nueva York con el capitán Carlos Martínez de Pinillos. En 1929, ya como capitán de corbeta, fue destinado a la Base de Hidroaviación de Ancón, y dos años después, pasó al Cuerpo Aéreo. Fue director de la Escuela de Hidroaaviación de Ancón y director de Aviación Civil. Pasó al retiro como comandante FAP, falleciendo en Lima el 16 de abril de 1978 (Ortiz y Castañeda, 2007).

51. Nacido en Lima en marzo de 1896 (durante el exitoso gobierno de Nicolás de Piérola), Carlos F. Huguet era hijo del coronel Felipe Nery Huguet y Mónica Vega. Hizo sus estudios en el célebre Instituto de Lima, ingresando a la Escuela Naval en 1911 a la edad de quince años; se graduó de guardiamarina en enero de 1918. Efectuó viajes de práctica a la costa de Chile a bordo de la barca *Elizabeth*, sirviendo también en los cruceros *Lima* y *Almirante Grau*. En 1920 pasó a la Escuela de Hidroaviación de Ancón, falleciendo al año siguiente en el referido accidente. Póstumamente, fue ascendido al grado de alférez de fragata y su busto colocado en la indicada Escuela (Ortiz y Castañeda, 2007).
52. Un año menor que Huguet, Carlos A. Hildebrandt nació en el Callao en 1897. Fueron sus padres Augusto Hildebrandt y Esmeralda Dávila. Ingresó a la Escuela Naval en 1912 a la edad de quince años, graduándose como guardiamarina ingeniero en enero de 1918. "Perteneció a la generación de muchachos estudiosos y al mismo tiempo animosos para realizar hechos notables. Ingresó a la Escuela Naval como alumno de la Sección de Ingenieros Mecánicos que se creó en 1912, siendo uno de los cinco jóvenes que formaron esa promoción. Tanto en la Escuela Naval como en la Escuela de Hidroaviación, siempre mantuvo el mismo nivel de superación, ocupando el primer puesto", escribiría años más tarde el capitán Alberto Fernández-Prada Effio en su libro La *Aviación en el Perú* (1969). Tras servir en el *Teniente Rodríguez*, Huguet pasó en 1920 a la mencionada Escuela de Hidroaviación de Ancón como alumno, obteniendo en mayo de 1921 su brevete de aviador. Falleció meses después en el indicado accidente.
53. Hay que señalar que anteriormente, en 1923, Cornejo había sufrido un terrible accidente que lo puso al borde de la muerte. En efecto, en la bahía de Ancón, mientras volaba cerca de la playa en el bote volador Curtiss-Seagull N° 116, los alféreces Gustavo Cornejo y Julio C. Contreras se precipitaron a tierra por desperfectos del motor. Cornejo, merced a su pericia, logró evitar una tragedia mayor al estabilizar la máquina cuando caía, efectuando un aterrizaje de "panza". Ambos pilotos resultaron gravemente heridos y el avión destrozado.
54. Gustavo Francisco Cornejo Portugal, el menor de los tres mártires de la aviación naval de entonces, nació en Lima el 29 de mayo de 1898. Fueron sus padres Carlos Cornejo y María Portugal. Ingresó a la Escuela Naval en 1914 a los dieciséis años de edad, graduándose con honores en enero de 1919. Fue embarcado en el *Huallaga* y después en el *Almirante Grau*. En mayo de 1920 pasó a la Escuela de Hidroaviación de Ancón, donde obtuvo su brevete como piloto en mayo del año siguiente. Entre 1922 y 1924 siguió estudios de perfeccionamiento en el extranjero, retornando a dicha Escuela al finalizar su estadía. Ascendió a teniente 1° en febrero de 1927, siendo nombrado jefe del Servicio Aéreo de Loreto. En 1928 fue

jefe de la Primera Escuadrilla Aérea de Reconocimiento en la Montaña, hasta su deceso en junio del año siguiente. Fue el primero que voló a Yurimaguas, Samiria y San Pablo (Ortiz y Castañeda, 2007).

55. Este artículo fue modificado posteriormente por el Decreto Supremo de 11 de marzo de 1929, señalando el plazo de entrenamiento entre el 1° de mayo y el 31 de octubre.
56. Este artículo, asimismo, fue modificado por el Decreto Supremo de 9 de setiembre de 1929 del siguiente modo: "El 31 de octubre, previo examen teórico y práctico, se clasificará al personal para su embarque en los buques de la Escuadra, los que ingresarán con la clase de Cabo de Primera Torpedista, y con el haber que corresponde a la clase de Cabo Especial, exceptuando a los Aprendices Navales diplomados que ingresarán con la clase de Cabo de Segunda Torpedista y con el haber que a dicha clase corresponde".
57. El tema de la adquisición de los submarinos durante el Oncenio será tratado ampliamente en el volumen tercero del presente tomo. Sin embargo, sobre el asunto que encabeza este apartado hay que mencionar como fuentes de consulta las siguientes publicaciones generales: *Una vez submarinista… siempre submarinista*. Lima, (1998); Jorge Ortiz Sotelo: *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos*. Lima (2001); Jorge Ortiz Sotelo: *Fuerza de Submarinos. 100 años. 1911-2011*. Lima (2011).
58. Sobre la creación y la importante labor desplegada en los años posteriores por la indicada institución educativa superior, es imprescindible la consulta del reciente y documentado libro del teniente 1° Michel Laguerre titulado *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú* publicado en el año 2017. Asimismo, la consulta de la centenaria *Revista de Marina* en los años correspondientes resulta primordial e indispensable; como en otros casos, ella se convirtió en el espacio intelectual donde los jóvenes oficiales expresaron sus innovadores aportes.
59. El Ejército creó su Escuela Superior de Guerra en 1904 siguiendo el modelo de la francesa.

ANEXO 1

Las Obras Portuarias del Callao
Por el Teniente 1º Carlos Zegarra, A.P.

Con posterioridad a la contratación del ingeniero holandés Krauss, por el Presidente Billinghurst; han sido numerosos y variados los proyectos presentados al Gobierno para la construcción de nuevas dársenas en el Callao. El ingeniero Powell preconizaba a construcción de un canal tierra adentro en la parte Norte de la bahía; la firma Pearson and Son de Inglaterra presentó un estudio pero no llegó a interesar al Gobierno; en 1922 la firma Doullut y Williams de Nueva Orleans envió a los ingenieros Williams y Woolfe, quienes se manifestaron de acuerdo con el proyecto Powell, pero no llegando a firmar el contrato por dificultades para su financiación como consecuencia de la depresión de nuestra moneda; vino luego el señor Chester trayendo como ingeniero al Coronel Goethals, firmándose un contrato, sujeto a la aprobación del Congreso que no llegó a producirse; posteriormente hubo la propuesta del Sr. W. Clarke, de Kansas City, quien confió al ingeniero Sr. Howard Barnes los estudios, falleciendo en nuestra capital, poco después de haberlos terminado y presentado. La Foundation la Société Générale de París y el Sr. Pellny también proyectaron obras de esta clase, sin merecer como las anteriores la aprobación del Supremo Gobierno, hasta que a fines de 1926 la Frederick Snare Corporation envió al ingeniero Cody, quien de vuelta a los Estados Unidos, hizo enviar al Gobierno su proyecto y presupuestos, los mismos que, con algunas modificaciones, han sido la base del contrato con esa entidad comercial, asegurando al Callao para el futuro, la primacía entre los puertos de la costa occidental de Sudamérica.

Las obras portuarias actualmente en construcción por la firma antedicha, van a llenar un vacío hace tiempo sentido, dándole al Callao, las características de un puerto de primer orden, pues que a más de sus magníficas condiciones meteorológicas y de mar tranquilo va a aunar las ventajas inherentes a obras de esta clase, como son comodidad para los pasajeros y máximas garantías para los embarques y desembarques de mercaderías, lo que va a repercutir favorablemente en el costo de las mismas, pues que las pérdidas por avería o hurto desaparecerán o quedarán reducidas a un mínimo a más de que los derechos y faenas de muellaje van a ser más cómodos que los gastos que significa efectuar el movimiento a lanchones y de estos a tierra, quedando muchas veces la carga a flote por varios días. Así, por ejemplo, al presente el desembarque en el Callao es de más o menos Lp. 1,4,00 por tonelada y en las nuevas obras será de Lp. 0,9,12 (Lp. 0,5,00 por derecho e impuesto de puerto y Lp. 0,4,12 por movilizar una tonelada al muelle).

Las nuevas obras quedan al Norte e inmediatas a la dársena actual, empezando a la altura del muelle de Piaggio y van a constar de un muelle

de hormigón armado de 584 metros lineales, que conectará los extremos más vecinos a tierra de los espigones y que le gana al mar 300 metros; dos espigones de hormigón armado con almacenes de 182,88 metros de largo y 86,86 de ancho y dos espigones sin tinglados de la misma longitud y un acho de 30,48 metros. Los dos primeros serán para la mercadería en general, con almacenes con un área de 22 300 metros cuadrados y los últimas que son los laterales servirán para minerales, azúcar, madera, algodón, carbón, trigo, etc., y aún se piensa en dotarlos de silos para el almacenaje de granos.

Quedarán estos espigones dentro de una rada artificial formada por dos rompeolas, uno al Sur de 1 000 metros y otro al Norte de 2 340 metros en codo. La separación entre los puntos de arranque de estos rompeolas es de 2 780 metros. Además, deberá construir la Frederick Snare los almacenes y edificios para la Aduana; ejecutar el dragado del canal, utilizando lo extraído para el relleno entre el muelle y la línea de costa; instalar carrileras y las calles necesarias.

Como se comprende, todas las estructuras provisionales, que una obra de esta magnitud requiere, como caballetes, andamios, encofrados, etc., serán desde luego hechos por la Compañía y a la terminación de la obra, retirados, dejando en el acto de su entrega, tan solo lo que sea necesario para su funcionamiento regular.

La compañía hará la obra por cuenta del Gobierno del Perú, debiendo efectuar el pago de su costo por armadas que deberá depositar en la Casa Seligman por adelantado, en octubre, para atender a los gastos del año siguiente y efectuando esa casa de banca pagos parciales cada mes. El contrato subdivide el total de la obra en partes, de manera que, en fechas previamente determinadas, la Compañía constructora deberá satisfacer los requisitos que compensen hasta ellas, el valor ya abonado por el gobierno, pudiendo este en caso de que tal no suceda, efectuar una rebaja de 25 000 dólares por cada mes de treinta días de atraso o abonar una bonificación de 12 500 dólares en el caso contrario por cada mes de adelanto.

La Frederick Snare, recibe del Gobierno toda clase de facilidades, como son: liberación de derechos para todo el material que requiera en o para la obra; la entrega del terreno necesario para la misma; la cesión del cerro La Regla para la obtención de las piedras, etc. La compañía, una vez terminado su trabajo y antes de ausentarse, deberá aconsejar al Gobierno la reglamentación más adecuada a su mejor funcionamiento y aún recomendar un gerente para que la dirija en sus primeros años.

Los materiales empleados deberán ser de la mejor calidad, satisfaciendo las condiciones adoptadas como tipo por The American Society for Testing Materials. Así, por ejemplo: las varillas para refuerzo del hormigón deberán ser corrugadas y hechas con lingotes nuevos de acero preparado en horno Siemens Martin y perfectamente uniformes en sus características; la arena deberá ser de grano fuerte, limpia y dura, sin arcilla y con un tamaño máximo de 3/8". (En días pasados estuvimos probando varias arenas para clasificarlas, para lo que empleamos un aparato de Kolesch y Cía.); la piedra será de cantera de 1/4 a 11/2"; el agua será pura sin aceites, álcalis o materias vegetales y el cemento deberá reunir las condiciones del Portland y por ningún motivo empleado en terrones.

El Supremo Gobierno, representado por un Inspector Técnico de la Obra en la persona del ingeniero señor Alfredo Mendiola, de reconocida capacidad y experiencia, tiene la supervigilancia inmediata de todos los trabajos, estando

capacitado para someter a los materiales a las pruebas que conceptúe necesarias y será, así mismo, quien, en los plazos determinados deba informar sobre si la compañía constructora ha cumplido o no con lo estipulado.

Los espigones están colocados para soportar una carga superpuesta de 1 000 libras por pie cuadrado. Las vigas de carrileras y cabezales para una carga móvil de locomotora tipo Cooper E, con 25% de aumento para choque.

Dada la calidad del fondo, las estacas tendrán una longitud de 56 a 60 pies de longitud; deberán endurecer alrededor de un mes antes de ser hincadas; tendrán un refuerzo de 2% de acero y serán de 18 x 18", excepto bajo carrileras en que tendrán 20 x 20. El clavado se hará con martillo a vapor Vulcain Nº 1 o Mc Kiernan Terry y hasta la profundidad en que ofrezcan una resistencia de 50 toneladas, de acuerdo con la fórmula del Engineering News. Los cabezales y vigas para el piso serán de las dimensiones necesarias a su uso y llevarán una capa de 8" de concreto.

Los muelles y frontones serán de hormigón armado y calculados para un trabajo igual que el de los espigones. Las vigas de carrileras se calcularán para una grúa móvil de 10 toneladas, sin choque y de acuerdo con la fórmula de The American Railway Engineering Association.

Los burros de estacas o caballetes para el muelle se colocarán cada catorce pies y cada grupo constará de 4 estacas de 18 x 18" y de 56 pies de largo y dos estacas inclinadas de arrostramiento de 18 x 18 y de 60 pies de longitud. A todo el largo del muelle, por su parte posterior y con el objeto de retener el relleno irán tableros estacas de hormigón de 14 x 18" y 45' de largo. Inmediata a dicha línea, de frente y detrás y bajo el tablero del muelle se harán pedraplenes de piedras de diferente tamaño hasta 16" y vertidas en forma que tomen un talud natural.

El tablero o piso del muelle que ha de ser muy traficado y por el que correrán las líneas a los distintos espigones, llevarán cabezales de 18 x 33"; las vigas sean de frente o posteriores 20 x 35", teniendo en los tramos ordinarios vigas intermedias de 20 x 30 y en los sitios bajo carrileras de 20 x 33.

Las mezclas serán de dos clases: A (1 x ½ x 3) y B(1x2x4). La primera para las estacas y la segunda para el resto de la obra y se efectuarán en mezcladoras de una velocidad no menor de 200 metros por minuto.

Los muelles llevarán bolardos y bitas iguales a los empleados por The New York Departamento y por fuera irán provistos de defensas de abeto Douglas creosotadas a razón de 12 libras por pie cúbico de madera. Estas defensas tendrán un pie de diámetro en las cabezas y 6" en las puntas o rabizas e irán aseguradas a la estructura de hormigón con tornillos galvanizados de 7/8.

Hasta el presente la Compañía ha efectuado a más de los trabajos de cálculo y diseño, las siguientes obras: ha tendido una línea de cerro La Regla a la zona en que deberá construirse el muelle; ha armado los vagones para el transporte de la piedra; están armando una chata que podrá llevar una grúa de 50 toneladas; está terminando el campamento para los obreros; y está en plena construcción de un muelle por el que avanzará el martillo y que ya tiene más de 60 metros dentro el agua; ha efectuado sondajes para el estudio del relieve y ha hecho muchos sondajes tubados para ver hasta que profundidad va el fango. Antes de que aparezcan estos apuntes se habrán comenzado a acarrear piedra.

Al ser destacados al Ministerio de Hacienda en unión del Teniente Madueño, efectuamos alrededor de 1 000 sondajes en la parte en que va a ir el canal; sondajes que eran situados por dos teodolitos de tierra. Empleamos escandallo de platillo para evitar que se clavara en el fondo y la sondaleza de cadena. Se hacían las sondas con

la embarcación parada y en días perfectamente tranquilos. Referimos las sondas a dos escalas, colocadas una en la dársena y la otra en el muelle de la Casa Grace, que eran leídas cada media hora, lo mismo que medidas la altura de las olas. Para referir al cero al nivel de la mayor bajamar, en el mes de junio efectué una nivelación desde la batería hasta la marca instalada por el Cuerpo de Ingenieros de Minas al pié del Monumento a Grau, chequeándola con la efectuada por los ingenieros de la Compañía y teniendo una diferencia de 3 mm. Las sondas, se ha ploteado en el plano al transportador apreciando hasta los 10 segundos y después se han hecho las interpolaciones para el trazado de las curvas.

También hemos efectuado una triangulación para controlar la hecha por la compañía, encontrándola conforme. Para este trabajo hicimos uso de un teodolito suizo Wild, muy perfecto y cómodo pues las lecturas de los dos círculos se hacen por un anteojo situado cerca del principal del instrumento. Así mismo se puede poner el instrumento sobre el punto de estación por medio de visuales dirigidas por otro anteojito prescindiendo de la plomada.

Al presentar estamos calculando el volumen a dragar por medio de dragas transversales. Acompaño una reducción del plano con el objeto de que se pueda uno dar cuenta de la cantidad de metros cúbicos a dragar, teniendo en cuenta la longitud del canal y el ancho del mismo y viendo que va a tener una profundidad mínima de 32 pies, siendo la máxima, hallada en la boca, de solamente 28. Igualmente podemos darnos cuenta de la cantidad de piedra a movilizar para los rompeolas, si recordamos sus longitudes y nos enteramos de que van a ser hechos echando la piedra a granel hasta que tomen talud natural.

ANEXO 2

Ley de Cabotaje de 1928 - Ley de Pilotaje y Practicaje de 1932

"EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
POR CUANTO:
El Congreso ha dado la ley siguiente:
El Congreso de la República Peruana:
Ha dado la ley siguiente:

Art. 1.- El tráfico de cabotaje en el litoral peruano, queda reservado única y exclusivamente, a las naves de bandera nacional.

Art. 2.- Las naves extranjeras podrán ingresar a los puertos mayores a dejar y recibir carga y de pasajeros para cualquier puerto ya sea del litoral o del extranjero.

Art. 3.- Las naves extranjeras podrán hacer escala en los puertos menores, solo para embarcar carga para el extranjero y desembarcar carga de la misma procedencia, con permiso especial de la Aduana del Puerto más próximo.

Art. 4.- Las naves nacionales están en la obligación de tener un andar no menor de ocho millas por hora; siempre que sean de pasajeros; a mantener un itinerario combinado de, por lo menos, un vapor semanal al sur y otro al norte de la República, cuyo itinerario, será aprobado por el Supremo Gobierno. Asimismo, no podrá elevar sus tarifas de fletes y pasajes en el litoral, sin previa autorización del Supremo Gobierno.

Art. 5.- Los vapores nacionales deberán ser recibidos y atendidos por las autoridades de preferencia a cualquier otra nave.

Art. 6.- Tanto las compañías de navegación nacional, como las extranjeras, están obligadas a conducir el correo del Perú entre los puertos peruanos, y el que sale para el extranjero, sin gravamen alguno por este concepto.

Art. 7.- La carga del extranjero que arribe a puertos nacionales en vapores peruanos, gozará del privilegio de permanecer en la aduana, sin gravamen alguno, por concepto de almacenaje, etc., seis meses más del tiempo correspondiente a las que lleguen en vapores de otras nacionalidades.

Art. 8.- Las tripulaciones peruanas serán las únicas que puedan trabajar en las operaciones de carga y descarga de sus naves en los puertos del litoral.

Las naves extranjeras podrán ocupar jornaleros del puerto al que arriben, para efectuar sus operaciones de carga y descarga.

Art. 9.- Los vapores que proceden de puertos extranjeros infectados están en la obligación de recalar a Paita, Callao e Ilo, conforme sea más conveniente para ellos a fin, que cumplan con las disposiciones sanitarias vigentes. La nave que no cumpla con estas disposiciones de la ley, no podrá ser recibida en otro puerto de la República, so pena de una multa no menor de Lp. 100,0,00 ni

mayor de Lp. 500,0,00 y la destitución y en enjuiciamiento correspondiente al empleado del Gobierno que autorice la salida de una nave que no haya cumplido con las indicadas disposiciones sanitarias.

Art. 10.- No gozarán de los beneficios de esta ley las naves extranjeras que se limitaren a cambiar su bandera, y solo serán consideradas como naves nacionales, aquellas cuyos propietarios sean peruanos y residentes en la República, y cuya oficialidad y tripulación esté constituida, cuando menos en sus dos terceras partes por ciudadanos peruanos. Si la nave perteneciese a una Sociedad, se considerará peruana, siempre que las tres cuartas partes del capital social sean de peruanos y cumpla con el requisito exigido en el caso precedente.

Art. 11.- Esta ley entrará, en vigencia a los seis meses de su promulgación.

Art. 12.- Si por cualquier circunstancia el comercio de la costa sufriera desmedro con la dación de la presente ley autorizase al Poder Ejecutivo para ser extensivos los beneficios de ella a cualquier nave o compañía extranjera de navegación por el tiempo que estime conveniente.

Art. 13.- Desde la fecha que entre en vigencia la presente ley, la marina mercante nacional formará a tomar parte de la reserva nacional.

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

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima, a los treintaiún días del mes de marzo de mil novecientos veintiocho.

Roberto E. Leguía, Presidente del Senado
Jesús M. Salazar, Presidente de la Cámara de Diputados
César A. Elguera, Senados Secretario
Eduardo Escribens Correa, Diputado Secretario
AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
POR TANTO:
Mando se imprima, publíquese, circule y se le dé el debido cumplimiento
Casa de Gobierno, Lima, catorce de mayo de mil novecientos veintiocho

A. B. LEGUÍA
J. A. NÚÑEZ CHÁVEZ".

LEY DE PILOTAJE Y PRACTICAJE

Hasta el año 1932, el pilotaje y practicaje en los puertos peruanos no era obligatorio.

Considerándose que la obligatoriedad, ya aplicada en otros puertos extranjeros, debía operar en los puertos peruanos, el Congreso Nacional expidió la ley Nº 7586 el 27 de setiembre de 1932, la que fue promulgada por el Poder Ejecutivo el 28 de setiembre de 1932.

Esta ley indicaba la distribución de lo recaudado para el fomento de la navegación del Callao a Iquitos, locales de capitanía y funcionamiento de una escuela náutica. La citada ley es la siguiente es:

"EL CONGRESO CONSTITUYENTE

Ha dado la Ley siguiente:

Art. 1º.- Declárese obligatorio el Pilotaje y Practicaje en los puertos de Talara, Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Chicama, Salaverry, Supe, Huacho, Callao, Mollendo, Ilo y Pisco, para las naves extranjeras mayores de cien toneladas de registro.

Art. 2º.- El veinte por ciento de esta renta, se dedicará a fomentar la navegación entre los puertos entre Callao e Iquitos, dando preferencia a los

barcos nacionales; el setenta por ciento para la construcción de locales para capitanías de puerto; y el diez por ciento, restante para el establecimiento y funcionamiento de una escuela náutica.

Art. 3º.- Esta ley comprende, también, al puerto de Iquitos y a todos los demás en que el Gobierno crea conveniente establecer el Pilotaje y Practicaje.

Comuniquese al Poder Ejecutivo, para que disponda lo necesario a su cumplimiento.

Casa del Congreso, en Lima a los veintisiete días del mes de setiembre de mil novecientos treintaidós.

Clemente J. Revilla, Presidente del Congreso.

L Wenceslao Delgado, Secretario del Congreso.

C. Reátegui Morey, Secretario del Congreso.

Al señor Presidente Constitucional de la República

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

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiocho días del mes de setiembre de mil novecientos treintaidós.

LUIS M. SÁNCHEZ CERRO
ALFREDO BENAVIDES".

ANEXO 3

Informe que presenta la Comisión Auxiliar que el Ministerio de Marina ha puesto a disposición de la Comisión Parlamentaria de la Cámara de Diputados, revisora de la Compañía Peruana de Vapores y dique del Callao

VAPOR *ETEN*

Arboladura y maniobra.– Los palos, plumas y jarcia firme en buenas condiciones, se ha rascado y pintado los herrajes y renovado la maniobra de labor.

Embarcaciones.– En general los forros están buenos, las cajas de aire algunas están abolladas, los barriles de agua y cajas de galletas y recuadernales, bozas, disparadores y maniobra de los pescantes en buenas condiciones.

Cámaras y Camarotes. – Han sido completamente recorridos y pintados, arreglados últimamente para el servicio de pasajeros, son amplios, pero mal distribuidos.

Alojamiento de tripulación.– Los destinados al personal de carga y maniobra ha sido recorrido en su totalidad, habiéndose efectuado algunas reparaciones para aumentar su comodidad.

Despensas y Cocina.– Como consecuencia del recorrido general que se ha efectuado, han quedado en buenas condiciones.

Puentes de Navegación.– Su estado de conservación es bueno y sus elementos de navegación y maniobra, así como sus instrumentos, se encuentran completos y en buenas condiciones.

Cubierta Superior.– Después de la cadena a que estaba sometida, han desaparecido las oxidaciones que tenía en varias de sus secciones, estando en la actualidad en buenas condiciones.

Anclas y Amarras.– El buque cuenta un juego completo de anclas y cadenas en buenas condiciones. Los cabos de alambres, cáñamo, bozas y demás son nuevos.

Cascos.– Exteriormente y en la parte correspondiente a la obra muerta, presenta buen estado, interiormente, a pesar, que su estado general no es malo, necesita para su mejor conservación que sus mamparos y compartimentos sean rascados y pintados convenientemente.

Compartimento de colisión. Tanque de Agua.– Se encuentra en buen estado sin embargo es recomendable para que la acción del agua que en él se deposita, no ataque a sus paredes sea renovada la pintura.

Pañol de Cadenas.– Se encontraba con agua, lo que prueba que los cuidadosos trabajos de recorrido no habían llegado a ese lugar.

Bodega.– En general su estado es bueno, haciendo notar lo recomendado de pintar el interior del casco.

Compartimento de máquinas.– Recientemente ha sido recorrido y pintado, en los puntos visibles necesita continuar este recorrido en sus sentinas y pañoles.

Compartimento de Calderas.– Su estado regular se notan oxidaciones en los descansos y mamparos longitudinales y sentinas.

Carboneras.– No ha sido posible examinarlas en su totalidad especialmente en el plan, que es el lugar que está más expuesto al deterioro; por hallarse en ella una cierta cantidad de carbón. Se necesita que periódicamente sean rascadas y pintadas.

Servicios eléctricos. – Presenta pequeños desperfectos sin que estos los imposibiliten para el servicio.

VAPOR *PAITA*

Arboladura y Maniobra.– Los palos, plumas y jarcia firme se encuentran en buenas condiciones. Se ha rascado y pintado los herrajes y renovado parte de la maniobra de labor.

Embarcaciones.– Los forros se encuentran en buenas condiciones, las cajas de aire deben ser recorridas, los barriles de agua, cajas de galletas, palamenta y remos muy descuidados; las tiras de los aparejos son nuevas, los cuadernales, bozas, disparadores y maniobras de los pescantes en buenas condiciones.

Cámaras y Camarotes.– Necesitan recorrerse por el estado de abandono en el que han permanecido.

Alojamiento de tripulación.– Los camarotes de proa necesitan recorrerse y pintarse, los que se encuentran a popa están muy desaseados y requieren para ser habitables un recorrido completo.

Jardines.– En esta ocasión se nota más el abandono y desaseo, necesitándose un recorrido general.

Despensas y cocinas.– Se encuentran en buen estado, pero desaseado.

Puentes de Navegación.– Su estado de conservación es bueno y sus elementos de navegación y maniobra, así como sus instrumentos se encuentran completos y en buenas condiciones.

Anclas y amarras.– El buque cuenta con un juego completo de anclas y cadenas en buenas condiciones; los cabos de alambres, cáñamo y bozas son nuevas.

Casco.– Exteriormente en la parte correspondiente a la obra muerta, presenta buen estado; interiormente necesita para su mejor conservación de sus mamparos y compartimentos sean rascados y pintados convenientemente.

Compartimento de colisión.– Tanque de Agua.– Se encuentra en buen estado para evitar su destrucción debe procederse a renovar la pintura interior.

Pañol de Cadenas.– Se encontraba en el momento de la inspección muy desaseado, debe procederse a rascar sus mamparos y pintarlos.

Bodegas.– Su estado en general es bueno, haciendo notar lo recomendado al tratar del interior del casco.

Compartimento de Máquinas.– Se encuentran actualmente en regulares condiciones de aseo en las partes visibles, necesita un recorrido en sus sentinas y pañol, los que deben ser rascados y pintados.

Compartimentos de Calderas.– Su estado general es regular, deben rascarse y pintarse sobre todo en los descansos, mamparos longitudinales y sentinas, por notarse grandes oxidaciones. En las sentinas se encontró gran cantidad de residuos de carbón y agua.

Carboneras.– No han sido posibles examinarlas en su totalidad por encontrarse con carbón. La parte superior presentaba oxidaciones demostrando que hacía tiempo no había sido recorrido.

Servicios Eléctricos.– Salvo pequeños desperfectos, el resto se encuentra en perfectas condiciones.

Máquinas.– Se encuentran en buen estado de conservación. Las máquinas auxiliares son en su mayoría nuevas, encontrándose en buenas condiciones de funcionamiento.

Calderas.– Sus calderas son nuevas lo mismo que toda la tubería de vapor de agua.

CONCLUSIÓN.– El estado general es muy deficiente por efecto del reducido personal encargado de su conservación (tres hombres). Requiere para evitar se acentúen sus desperfectos anotado, emprender un trabajo serio de recorrido y limpieza. Incluyo a usted una muestra de las oxidaciones encontradas en los compartimentos del vapor.

VAPOR *IQUITOS*

Arboladura y Maniobra.– En general se encuentra muy descuidado; necesita un recorrido general y la renovación de la maniobra de labor; los palos y plumas en buen estado.

Embarcaciones.– Su estado es bueno a pesar del descuido en su conservación, los aparejos de maniobra en regular estado.

Cámaras y Camarotes.– Se encuentran en un estado de abandono que los hace inhabitable, se impone prestar mayor atención a estas secciones del buque.

Alojamiento de Tripulación.– El desaseo y oxidación que presentan ponen de manifiesto el abandono en que se encuentran.

Reservado y Baño.– En peores condiciones que lo anterior.

Despensa y cocina.– La falta de limpieza y pintura la presenta en condiciones inapropiadas para el servicio que deben prestar.

Puente de Navegación.– Esta parte se encuentra mejor conservada, contando con sus accesorios para el servicio en regulares condiciones.

Cubierta superior.– Las oxidaciones son más frecuentes especialmente en los trancaniles y sitios próximos a los baños.

Anclas y amarras.– En buenas condiciones; el cabrestante ha sufrido reparaciones por rotura y necesita ser nuevamente recorrido.

Casco.– En su parte exterior se presenta en buen estado, no así interiormente donde las oxidaciones se han acentuado en forma alarmante, como se puede ver en la muestra que se acompaña. Esta parte requiere atención especial para evitar la inutilización del buque.

Compartimento de colisión.– En esta sección se encuentra el tanque de agua y el pañol de cadenas, la falta de cuidado ha sido mayor; en efecto en este último se encontraba aproximadamente tres pies de agua, intensificando la acción destructora del óxido.

Bodegas.– Los forros de madera están muy desgastados y se nota en las cubiertas que las divide, escotillones abiertos para la estiba del carbón; en general su estado de conservación es muy deficiente.

Compartimento de Máquinas.– En todas sus secciones se nota el descuido en que se encuentra especialmente en la parte inferior de la sentina.

Compartimento de Calderas y Carboneras.– Por la parte que ha sido posible visitar se ha constatado la falta de cuidado el que seguramente será mayor en la parte inferior de las carboneras.

Servicios eléctricos.– Se encuentran en condiciones de servicio, pero requiere una inspección más seria.

Máquinas.– La principal se encuentra bien, las auxiliares están bastante deterioradas, siendo de notar las buenas condiciones del servomotor del timón.

Calderas.– Debido a su edad fue necesario cambiarle hornillas y tubos dejándola en condiciones de servicio.

Doble fondo.– El que constituye el tanque debajo de las calderas encuentra completamente destruido, el de la máquina también tiene varios huecos.

CONCLUSIÓN.– El estado general de este buque es deficiente a pesar de que solo hace dos años fue recorrido en Europa en la que se le colocaron quillas de balance y el refuerzo de unión de la cubierta principal y mamparos longitudinales frente a la caldera de estribor. Tanto estos como otras de menor importancia que se hicieron, importaron una suma muy crecida, seguramente estas reparaciones pudieron haber sido ejecutadas en el país más ventajosamente.

VAPOR *PERENE*

Arboladura y Maniobra.– Los palos, pluma y jarcia firme en buenas condiciones, se ha principiado a rascar y pintar los herrajes, falta renovar la maniobra de labor.

Embarcaciones.– Las pocas existentes no están completas, faltándole su palamenta, remos y arboladura.

Cámaras y Camarotes.– En regulares condiciones.

Alojamiento de tripulación.– Muy desaseado. Se necesita lavado y pintura, lo mismo que los jardines cuyo estado de abandono y desaseo es vergonzoso.

Despensas y Cocina.– Desaseadas.

Puentes de Navegación.– Su estado regular.

Casco.– La parte exterior o anterior en buenas condiciones, en la parte correspondiente a la obra muerta.

Departamento de colisión.– A pesar del estado de limpieza se nota la falta de pintura.

Pañol de cadenas.– Debido a descuidos en la maniobra de las llaves de agua, se ha acumulado en él cerca de un metro de agua, además tiene un poco de fango. El tanque de agua está en buenas condiciones.

Bodegas.– El estado general de ellas es bueno.

Compartimento de Máquinas.– Debido al abandono en que ha estado presentan algunos mamparos y cuadernas fuertes oxidaciones, las sentinas están con agua y sucias.

Compartimentos de Calderas.– Tanto este como sus carboneras necesitan un prolijo rascado y pintura.

Máquinas.– Las principales se encuentran algo sucias, las auxiliares funcionan regularmente.

Calderas.– Una de ellas estaba llena de agua y no fue posible revisarla interiormente, la otra presenta oxidaciones, las puertas de las hornillas y defensas de los fuegos en ambas se encuentran en malas condiciones. Este buque recibió una instalación para quemar petróleo, la que después fue retirada, consumiendo actualmente carbón. Sería conveniente el que trabajara a petróleo, obteniéndose mejor andar y más economía.

CONCLUSIÓN.– Durante el tiempo que ha permanecido en desarme no ha habido un solo individuo que atendiera a la conservación de compartimentos de máquina, a estos se debe el estado de abandono en que se encuentra. Este buque necesita recorrer sus trancaniles y además de la cubierta de popa.

VAPOR *UCAYALI*

Arboladura y maniobra.– En buenas condiciones, habiendo sido recorrido en las partes desgastadas por la acción del trabajo.

Embarcaciones.– Todas se encuentran en condiciones de servicio.

Cámaras y camarotes.– Estos, así como la sección del buque donde están situados están en buen estado y atendida su conservación y limpieza.

Alojamientos de tripulación.– La destinada a los oficiales de mar y marineros tiene oxidaciones, están faltos de pintura y desaseados, uno de los jardines de proa para uso de oficiales de mar y pasajeros de 3ra. se le ha destinado para pañol de pintura, el otro se encuentra en mal estado; necesita cambiársele la madera y tubería del servicio higiénico.

Despensas y Cocina.– Estas, lo mismo que la carnicería, cámara fría de verduras se hallan en buen estado.

Pañol general.– Parece que hace mucho tiempo no se ha efectuado una limpieza detenida, haciéndose esta necesidad irremplazable.

Casco.– Exteriormente y en la parte que corresponde a la obra muerta, se encuentra en buenas condiciones, interiormente necesitan un recorrido general.

Compartimento de colisión.– La parte inferior se utiliza como tanque de agua dulce para el servicio de las máquinas, además del especial que corresponde a ese departamento, los cuales no se han podido examinar interiormente por encontrarse llenos de agua. Por efecto de pequeñas oxidaciones en la cubierta pasa el agua del baldeo, produciéndose desgastes en las planchas a ser atacadas por el óxido.

Pañol de Cadenas.– Por efecto de las oxidaciones acentuadas en este compartimento se nota debilitamiento en el mamparo de popa y en mayor proporción en la escotilla.

Amarras.– Se observa en la cadena de babor que algunos mayetos de los eslabones están flojos, las espías de popa muy trabajadas, sus bozas de servicio en buenas condiciones.

Bodega y entrepuente Nº 1.– Su conservación y aseo deja mucho que desear, existe regular cantidad de óxido en los angulares y debajo del piso de madera donde se ha depositado una gran cantidad de basura; el servicio eléctrico está muy descuidado.

Bodega y entrepuente Nº 2.– En el piso y hacía popa del entrepuente existe una serie de huecos provenientes de un mamparo que ha sido retirado; el óxido en regular cantidad se encuentra especialmente en los rincones y bajo el piso de madera, el que al mismo tiempo sirva de alojamiento a un gran depósito de basura; la canalización eléctrica está completamente descuidada, la hace peligrosa y deficiente para el alumbrado.

Bodega Nº 3.– Lo mismo que la anterior, con el agravante de estar al lado del mamparo de popa, tubos de vapor sin aislamiento que pueda producir un incendio.

Compartimento de Máquinas.– Sorprende la cantidad de óxido que existe en el casco y mamparo. La falta de pintura se manifiesta y en los sitios pintados se ha aplicado esta sobre las capas de óxido, las partes estancadas no cierran bien y su maniobra es deficiente, especialmente en la de popa, que demoró la maniobra para abrirla y cerrar doce minutos.

Servicios eléctricos.– La instalación principal y distribución en las partes altas en buenas condiciones.

Máquinas.– Las turbinas en buen estado, los condensadores están mejor, especialmente las tapas del de babor; las máquinas auxiliares buenas, con excepción de la frigorífica que está fuera de uso, el tele-motor, servomotor del timón y telégrafos en buenas condiciones.

Calderas.– Los forros no están en buen estado, los tubos por su mala condición necesitan cambiársele y la instalación a petróleo requiere un recorrido general.

CONCLUSIÓN.– La conservación y aseo en sus compartimentos interiores, deja mucho que desear, se requiere extraer las basuras acumuladas.

VAPOR *HUALLAGA*

Arboladura y maniobra.– Los palos, plumas y jarcia firme se encuentran en buenas condiciones, lo mismo que la maniobra de labor.

Embarcaciones.– Se encuentran en regulares condiciones y poseen su palamenta y equipo necesario.

Compartimento de colisión.– Se halla en buen estado en todas sus partes ha sido picado y pintado; la parte intermedia se ha habilitado como tanque de agua para el servicio de máquinas.

Pañol de cadenas.– Se notan capas gruesas de óxido, especialmente en el escotillón, donde se atravesaron las planchas en varias partes a los pocos golpes de la picota; por el estado en que se encuentran se colige que hace mucho tiempo no han sido pintados; los costados no pudieron ser examinados por encontrarse forrados con madera y ser una faena muy larga para retirarlo.

Bodega y entrepuente Nº 1.– Su estado general es bueno, las planchas de defensa para recibir la carga se encuentran en muy malas condiciones, cosa igual sucede con algunos cuartones de madera de piso que se encuentran rotos; el fondo se encuentra muy desaseado a causa de gran cantidad de basura que existe.

Bodega y entrepuente Nº 2.– En algunos sitios en la parte inferior se nota oxidaciones, las planchas de defensa para la carga se hallan en mal estado, así como algunos cuartones de madera del piso.

Bodega Nº 3.– Hay pocas oxidaciones, las planchas de defensa para la carga se encuentran en muy malas condiciones; un tubo de aire del tanque de agua está roto, habiéndose subsanado esta avería con un pedazo de crudo amarrado con cabo, de manera que cuando se llena el tanque de agua con el contenido se derrama por efectos del balance inundando la bodega.

Departamentos de Máquinas. – En los costados del mamparo de popa y en su parte inferior hay regulares capas de óxido, el último compartimento de popa no ha pintado ni rascado desde hace algún tiempo, como lo manifiestan las oxidaciones que en él se encuentra. Las puertas estancas tienen una maniobra muy lenta.

Máquinas.– Sus máquinas principales se encuentran en buenas condiciones debido al último recorrido que sufrieron en Europa; en esa misma época se cambiaron las calderas, cajas de humo y el eje de la hélice de babor.

Calderas.– Se encuentran en buen estado, así como la instalación de petróleo que fue cambiada en Europa. La cuenta correspondiente a las reparaciones que se hicieron a este vapor es demasiado grande.

Camarotes y Pañoles de popa.– El mamparo de proa de los dos camarotes de proa se halla roto en la parte inferior por efecto del óxido. De una manera general todos los camarotes y pañoles se encuentran muy sucio y faltos de pintura.

Departamento Central.– Todos los compartimentos que se encuentran en esta sección del buque se hallan en regulares condiciones. En la cámara frigorífica se nota poco aseo, en una de las cuales se depositan cueros etc., lo que produce emanaciones muy degradables.

Camarotes y Departamento de popa.– En los jardines de fogoneros y marineros hay varias partes de tubo sanitario en mal estado.

Cubierta principal.– La tubería del servicio sanitario y de incendio que corre por esta cubierta se halla en su mayor parte con multitud de huecos los

que son tapados con tapones de madera. El tubo de vapor del cabrestante está sin aislamiento en toda la extensión que atraviesa esta cubierta.

Cubierta superior.– Los mamparos, pasadizos, etc., se halla llenos de manchas por falta de pintura, llegándose a ver en algunos lugares la madera. Los muebles de los camarotes están descuidados y falta de charol, las mallas de alambre en la mayor parte del buque se encuentran rotas. El estado de la lona de la toldilla es lamentable en tres meses no se ha cambiado sino una extensión de cuatro metros.

CONCLUSIÓN.– Las bodegas, pañoles y demás compartimentos interiores dejan mucho que desear por la falta de aseo y fuertes oxidaciones que presenta. Se impone la necesidad de que se haga efectiva la responsabilidad de los encargados de esta vigilancia única forma de evitar la destrucción que lentamente se está efectuando en este buque.

VAPOR *URUBAMBA*

Arboladura y Maniobra.– Los palos, plumas y jarcia firma se encuentran en buenas condiciones, la maniobra de labor es buena.

Embarcaciones.– Se encuentran en regulares condiciones, hay 10 tanques, de aire de los botes en mal estado y se encuentran actualmente en reparación, lo mismo que ciertas partes de la madera casco.

Compartimento de colisión.– Hay mucho óxido en diferentes partes del casco y angulares; las pocas partes que hay pintadas se han hecho sobre el óxido; hay cabezas de remaches muy gastadas y que se puede estimar en un tercio del material; hay una prensa-estopa de la varilla de aspiración del tanque fuera de su sitio y las prisiones en muy mal estado. Se usa esta sección como pañol general.

Pañol de Cadenas.– En este pañol también se nota mucho óxido y basura, el mamparo que separa las cadenas se halla en completo estado de deterioro que necesita cambiarse.

Bodega y entrepuente Nº 1.– Hay oxidaciones muy considerables en algunas partes del casco y que se pueden estimar en un tercio del material; se observa que no se ha pintado desde hace mucho tiempo.

Bodega y entrepuente Nº 2.– Hay mucho óxido en la parte inferior del casco y basura debajo de las tablas del piso; en el mamparo estanco de popa hay una serie de huecos de taladro de un cuarto de diámetro.

Bodega Nº 3.– En diferentes partes del casco, detrás de los forros, para la carga y descarga, mamparos y debajo de la madera del piso, hay muy gruesas capas de óxido, y mucha basura, se nota una serie de deformaciones en los costados, producidos por golpes de embarcaciones.

Departamentos de máquinas.– En el departamento de máquinas sólo hay pequeños espacios con óxido, siendo de mayor consideración en el mamparo estanco de popa; las puertas estancas de este departamento adolecen de la misma dificultad de maniobra que en el vapor *Ucayali* y mucha lentitud en ella. No se ha podido examinar el fondo por encontrarse los tanques llenos de agua.

Máquinas.– Las máquinas principales y auxiliares se encuentran en buenas condiciones.

Calderas.– Las calderas están en buenas condiciones, la instalación, de petróleo necesita un recorrido general.

Camarotes y pañoles de proa.– En los camarotes hay pase de agua del baldeo de la cubierta superior. Por, el escobén de estribor; se observa mucha falta de pintura. En la ante cámara de oficiales de mar, a babor y por donde

pasa el tubo de vapor del cabrestante, hay una plancha de la cubierta superior completamente deteriorada y el tubo sin aislamiento.

El tubo sanitario del jardín de estribor esta, en varias partes destruido por el óxido; este lugar lo utilizan como pañol de pintura.

El pañol de cabos tiene un aspecto muy sucio, hay en este una plancha de la cubierta superior con dos tapones de madera, por donde pasa el agua de baldeo.

Los departamentos del centro tales como cámara frigorífica, cocina de tripulación, carpintería, etc., se encuentran más o menos bien.

Camarotes y departamento de popa.– Los mamparos de proa de los jardines de fogoneros y marineros se encuentran rotos en distintas partes y muy oxidados; algunas secciones, de la tubería de servicio sanitario se halla en completo estado de deterioro, en toda la cubierta principal se observa tuberías de vapor sin aislamiento y con muchas fugas; la madera de la cubierta se encuentra azumagada y rota en muchos sitios.

Cubierta superior.– Se observa mucho pase de agua, por costuras y remaches a los camarotes y demás lugares de esta sección, dando feo aspecto las oxidaciones producidas, especialmente en los camarotes, donde las goteras deben ocasionar molestias a los pasajeros, pues el agua en algunos de ellos cae sobre la misma cama. Es en esta cubierta donde se nota mayormente la falta de pintura, la que ha desaparecido por el continuo lavado que se ha hecho en estos sitios y en cuyas manchas dan un feo golpe de vista. Los zócalos se encuentran igualmente muy sucios.

Hay algunas escalas en deterioro.

En el rancho de la gente de cámara faltan salvavidas y la tubería de agua del lavatorio se encuentra en mal estado.

En la cocina de primera se requiere recorrer la tubería de agua y la chimenea de estribor.

Las mallas de alambre de camarotes ante cámara y otros lugares del buque se hallan rotas dando lugar además de feo aspecto, a que las ratas que abundan en este buque pasen libremente de un sitio a otro.

Los muebles de los camarotes que se encuentran muy descuidados y sin charol. En la toldilla la lona se encuentra completamente rota dando lugar a que pase el agua a los camarotes y demás departamentos de la cubierta superior.

CONCLUSIÓN.– La destrucción lenta que se observa en sus bodegas y pañoles, deben ser tomada en serie consideración, además en los compartimentos superiores los mamparos están rotos y las cubiertas permiten el paso del agua aumentando las oxidaciones e incomodidades para el personal de tripulantes y pasajeros; en general este buque deja mucho que desear, por descuido o negligencia de sus encargados.

VAPOR *MANTARO*

Arboladura y maniobra.– Los palos, plumas y jarcia firme se encuentran en buenas condiciones. La maniobra de labor está buena.

Embarcaciones.– Se encuentran en buenas condiciones y poseen su palamenta necesaria.

Compartimento de colisión.– El estado general de este compartimento es bueno, notándose solamente en los sitios poco accesibles, oxidaciones de poca consideración, notándose algunas cabezas de remaches muy desgastadas.

Pañol de cadenas.– En este compartimento se nota mucho óxido, y el mamparo que separa las cadenas en muy mal estado, debe ser rascado,

pintado. Se observa una serie de huellas producidas por corto circuitos en distintas partes, resultado de la deficiencia en su servicio eléctrico.

Bodega y entrepuente Nº 1.– En estos compartimentos se nota que ha habido más cuidado, pues se encuentra casi en su totalidad rascado y pintura.

Bodega y entrepuente Nº 2.– En el casco lado de babor se notan regulares oxidaciones; el fondo constituye el tanque de petróleo Nº 2; a los lados y en sentido longitudinal, se encontró una gran cantidad de petróleo proveniente de la inundación que tuvo lugar cuando se rompió el tubo de sonda.

En este compartimento se observa el gran descuido que hay en el servicio eléctrico, notándose muchas huellas de corto circuitos; en el mamparo que separa la bodega de la cámara de hornos, hay cuatro orificios que han sido de una brida la que ya no existe.

Bodega Nº 3.– En esta bodega las planchas del casco se encuentran muy oxidadas, lo que indica que hace mucho tiempo que no se pican ni pintan. En el mamparo que separa esta bodega de la cámara de máquinas hay dos huecos de taladro.

En la parte del caso hacía popa y a babor y estribor hay dos masas de cemento adheridas a este en la parte del casco, donde se ven además junto a dichas masas, una brida ciega sujeta con pernos y cementada.

Compartimento del timón.– Se observa pequeñas oxidaciones y falta de pintura.

Compartimento del eje de popa.– El mamparo estanco que separa este desde las máquinas tiene oxidaciones muy considerables en la parte inferior, pudiéndose estimar en algunos sitios que esta llega a un tercio del espesor de la plancha; las cabezas de los pernos de las planchas de refuerzos de los ejes principales de las bridas de tuberías han quedado reducidos en la mitad del material primitivo, por efecto de la oxidación; cosa igual ocurre con los remaches de los angulares.

Departamento de Máquinas.– En el compartimento de máquinas hay regular cantidad de óxido sobre todo en la parte inferior.

Máquinas.– Las máquinas principales se encuentran en buenas condiciones no así los condensadores que pierden gran cantidad de agua por las placas tubulares. La frigorífica está fuera de uso; los telégrafos y el servomotor se hallan en regulares condiciones.

Calderas.– Las calderas principales tienen sus tubos y están en malas condiciones; la instalación de petróleo necesita ser recorrida, la caldera auxiliar se encuentra en reparación.

La instalación eléctrica de la sala de calderas se encuentra en mal estado.

Camarotes y pañoles de proa.– Los alojamientos de proa que son destinados para los oficiales de mar y los pañoles de pintura y luces, así como los jardines, se hallan en regular estado de conservación, notándose solamente en la parte inferior de los mamparos y angulares, pequeñas oxidaciones; están son mayores en los jardines.

Camarotes y Departamentos de popa.– En esta parte del buque destinada al alojamiento de fogoneros y marineros se observan mayores oxidaciones, especialmente en los jardines, en estos es urgente renovar algunas planchas de los mamparos de proa y de la cubierta misma.

Cubierta superior.– Los camarotes y cubierta superior son las partes mejor conservadas del buque, sin embargo, se notan falta general de pintura.

CONCLUSIÓN.– Las secciones interiores por lo general están descuidadas; los condensadores necesitan reparación inmediata lo mismo que la frigorífica e

instalación eléctrica, el resto del buque, aunque aparentemente está en mejores condiciones necesita un recorrido general y hacer efectiva la responsabilidad de los encargados de la conservación de este material.

DIQUE

El estado general de las planchas de los costados es regular, en algunos lugares se encuentra algo gastado por el uso; los compartimentos laterales están recién pintados y reparado.

Gran parte de los ángulos en todos los tanques se encuentran muy débiles, en algunos completamente deteriorados por el óxido y en otros doblados por su poca resistencia. En el tanque Nº 9 de estribor hay varios ángulos verticales completamente desechos y por consiguiente los transversales están en banda.

Las planchas de la cubierta inferior se encuentran completamente deterioradas y mayormente la de los costados en toda la longitud, donde hay multitud de parches y huecos. No se pudo examinar los tanques del centro por encontrarse llenos de agua.

Las reparaciones que se verifican se llevan a cabo en forma muy lenta.

Hay un hombre arreglando los pasamanos que generalmente están en muy mal estado y no hay ningún calderero para cambiar cuatro planchas de la cubierta, que hace cerca de un año se encuentran abandonadas sobre la misma.

FACTORIA

El material existente, como tornos, cepillos, taladros, hornos de fundición, modelería, etc. en el taller de mecánica y más o menos los elementos correspondientes a las demás secciones, como carpintería, electricidad, colchonería, lavandería, etc., son relativamente los suficientes para atender las necesidades de los buques, notándose deficiencias en el número de hombres para ejecutar los trabajos; así no habría necesidad de abandonar un trabajo, para emprender otro con el mismo personal, sin llegar a resultados prácticos y aumentando el costo de la obra.

Otra causa del mal servicio de la deficiencia del almacén pues carece de ciertos artículos que a última hora hay que adquirirlos en plaza a precios altos o se tiene que pedirlos al extranjero, como ha pasado con el alambre para el bobinado de los dinamos del *Iquitos*, que se pidió a los EE.UU. por cable.

Existe una gran cantidad de fierro viejo acumulado en la parte exterior de taller de mecánica, que bien podría desaparecer dejando el material suficientemente para fundiciones.

LAVANDERÍA

La lavandería tiene dos calderas de vapor, una de ellas nueva hecha en la factoría. Dos máquinas lavadoras de cilindro, una planchadora, un secador y dos tanques de lejía. Últimamente se ha agregado un taller de costura con cuatro máquinas de coser y uno de colchonería con una máquina.

OTRAS EMBARCACIONES

Tres remolcadores en servicio, dos cisternas, una en uso y la otra recién construida en los talleres de la compañía; en general todas las embarcaciones se encuentran en buenas condiciones de conservación.

ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA
L.C. Nº 565, PP. 373-285
A.H de M.
ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA
L.C. Nº 565, PP. 372-280
A.H. de M.

ANEXO 4

Contrato de los miembros de la Misión Naval de la Marina de Guerra Americana

CONTRATO CON EL CAPITÁN DE NAVÍO LEWIS D. CAUSEY, DE LA MARINA DE GUERRA AMERICANA

EMBAJADA DEL PERÚ

Reunidos en la Embajada del Perú en los Estados Unidos de Norte América, los infrascritos, de una parte, el señor Federico Alfonso Pezet, Embajador del Perú, en representación de su Gobierno, asesorado técnicamente por el Adjunto Naval de la Embajada comandante Luis Aubry, y a mérito de las instrucciones verbales impartidas a este por el Ministerio de Marina del Perú, y de la otra, el señor Lewis D. Causey, Commander de la denominada "Active List" of the United States Navy, por si y como miembro de la Misión Naval que el Gobierno de los Estados Unidos ha autorizado para el Perú, ley número, S. 4435, expedida por el Congreso el 5 de junio de 1920, han convenido en celebrar el siguiente contrato *ad referendum* de locación de servicios:

PRIMERO

El Comandante Causey tendrá el rango de Capitán de Navío en la Marina Peruana, considerándose su nombramiento de mayor antigüedad que los de igual clase naval en la Marina del Perú y percibirá un haber anual de Ocho Mil dólares, ($ 8 000), que le abonará el Gobierno del Perú por trimestres adelantados a partir del 1º de julio de 1920, durante el término de dos años por cuyo término se estipula este Contrato;

SEGUNDO

Al presente se le entrega al comandante Causey por el Embajador del Perú, en representación de su Gobierno, la suma de dos mil seiscientos sesenta y seis dólares, sesentaisiete centavos, ($ 2 666,67) correspondientes a la tercera parte del sueldo de un año, para gastos de viaje de dicho Comandante, desde Washington, D.C. al Callao y para transporte de sus muebles y enseres y establecimiento en el Perú, estimándose este convenio suficiente carta de pago;

TERCERO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del Servicio Diplomático y Consular vigentes en el Perú por haberse convenido en asimilar a los Oficiales de la Misión Naval Americana de que forma parte el comandante Causey, a los funcionarios diplomáticos del Perú y en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

CUARTO

El Comandante Causey no estará sujeto a las órdenes de los Jefes de la Armada del Perú, pero llenará diligente y estrictamente los deberes y atribuciones de su clase naval y se someterá y cumplirá las órdenes que reciba de su Excelencia el Presidente del Perú, del Ministro de Marina y de los miembros de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, superiores a él en rango, conforme a las leyes, reglamentos y disciplina de la Armada del Perú;

QUINTO

El Comandante Causey, en su carácter de miembro de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, tendrá bajo su dependencia a los Jefes y Oficiales de grado y rango igual o inferior a él y a los oficiales de cargo y equipajes en general, enrolados en la Marina nacional peruana, debiendo aquellos y estos cumplir las órdenes que les imparta, conforme a las leyes, reglamentos y disciplina de la materia, que rigen en el Perú;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años a partir del primero de agosto de 1920 y será obligatorio durante ese periodo para ambas partes contratantes, no pudiendo terminarse antes sino en el caso de que le sobreviniera al Comandante Causey incapacidad física que se calificará y determinará por el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú previo informe de peritos y con aprobación del Ministerio de Marina del Perú;

SÉTIMO

Vencidos los dos años estipulados para la duración del presente contrato y previo avenimiento de ambas partes, será potestativo en el Gobierno del Perú, renovarlo por otros dos años, teniendo en tal caso el Comandante Causey opción a una licencia de tres meses para ausentarse a los Estados Unidos o al lugar que él elija, con consentimiento del Ministerio de Marina del Perú. Para efectuar los gastos de viaje tendrá el Comandante Causey derecho a la suma de dos mil seiscientos sesentaiséis dólares, sesentaisiete centavos, y al pago de sueldos por el periodo de licencia;

OCTAVO

En caso de no renovarse el presente contrato al vencimiento de los dos años convenidos en la cláusula sexta, el Comandante Causey recibirá para su regreso a los Estados Unidos, suma igual a la que se le abonó para su viaje de ida al Perú;

NOVENO

Si por mutuo acuerdo de las partes se rescindiera el presente Contrato antes del vencimiento del término de su duración, el Gobierno del Perú abonará al Comandante Causey, para gastos de viaje a los Estados Unidos solo la parte proporcional a los meses que haya prestado sus servicios en la Armada de Perú;

DÉCIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente Contrato se efectuará en los Estados Unidos en dólares americanos, y, en el Perú en la moneda nacional peruana corriente en plaza, al tipo de cambio vigente entre ambos países al tiempo de verificarse dichos pagos;

UNDÉCIMO

El Gobierno del Perú le reconoce y delega en el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos, quien para el efecto procederá de acuerdo y con aprobación del Ministerio de Marina del Perú, la facultad disciplinaria de apreciar y calificar cualquiera contravención o incumplimiento de los términos de este Contrato por parte de sus subordinados en dicha Misión Naval;

En fe de lo cual los infrascritos lo firmaron por triplicado en español, dejando constancia una vez más, de que el presente Contrato se celebra con el carácter de *ad referéndum* dependiendo su perfeccionamiento de la rectificación del Gobierno del Perú. En la ciudad de Washington, D.C., agosto primero de mil novecientos veinte.

(Fdo.) LUIS AUBRY
(Fdo.) F. A. PEZET
(Fdo.) L. D. CAUSEY.

ANEXO 4

CONTRATO CON EL CAPITÁN DE FRAGATA CHARLES GORDON DAVY, DE LA MARINA DE GUERRA AMERICANA

EMBAJADA DEL PERÚ

Reunidos en la Embajada del Perú en los Estados Unidos de Norte América, los infrascritos de una parte, el señor Federico Alfonso Pezet, Embajador del Perú, en representación de su Gobierno, asesorado técnicamente por el Adjunto Naval de la Embajada, Comandante Luis Aubry y a mérito de las instrucciones verbales impartidas a este por el Ministro de Marina del Perú y, de la otra, el señor Charles Gordon Davy, Commander de la denominada Resigned List of the United States Navy, por si y como miembro de la Misión Naval que el Gobierno de los Estados Unidos ha autorizado para el Perú, de acuerdo con la Ley Nº S. 4435 expedida por el Congreso el 5 de junio de 1920, han convenido en celebrar el siguiente Contrato *ad referendum* de locación de servicios.

PRIMERO

El Comandante Davy tendrá el rango de Capitán de Fragata en la Marina Peruana, considerándose su nombramiento de mayor antigüedad que los de igual clase naval en la Marina del Perú y percibiendo un haber anual de Ocho mil dólares, ($ 8 000) que le abonará el Gobierno del Perú por trimestres adelantados a partir del primero de agosto de 1920, durante el término de dos años, por cuyo término se estipula este contrato;

SEGUNDO

Al presente se le entrega al Comandante Davy, por el Embajador del Perú en representación de su Gobierno, la suma de Dos mil, seiscientos sesentaiséis dólares, sesentaisiete centavos ($ 2 666,67) correspondientes a la tercera parte del sueldo de un año, para gastos de viaje de dicho Comandante y su familia desde Washington, D.C. hasta el Callao y para el transporte de sus muebles y enseres y establecimiento en el Perú, estimándose este convenio suficiente carta de pago;

TERCERO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del Servicio diplomático y Consular vigentes en el Perú, por haberse convenido en asimilar a los Oficiales de la Misión Nava Americana de que forma parte el Comandante Davy, a los funcionarios diplomáticos del Perú y en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

CUARTO

El Comandante Davy no estará sujeto a las órdenes de los Jefes de la Armada del Perú, pero llenará diligente y estrictamente los deberes y atribuciones de su clase naval y se someterá a cumplir las órdenes que reciba de su Excelencia el Presidente del Perú, del Ministro de Marina y de los Miembros de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, superiores a él en rango, conforme a las leyes, reglamentos y disciplina de la Armada del Perú;

QUINTO

El Comandante Davy, en su carácter de miembro de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, tendrá bajo su dependencia a los Jefes y Oficiales de grado y rango igual o inferior a él y a los Oficiales de cargo y equipaje en general, enrolados en la Marina Nacional Peruana, debiendo aquellos y estos cumplir las órdenes que les imparta conforme a las leyes, reglamentos y disciplina de la materia que rigen en el Perú.

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años a partir del primero de agosto de 1920 y será obligatorio durante este periodo para ambas partes contratantes, no pudiendo terminarse antes sino en el caso de que le sobreviniera al Comandante Davy incapacidad física que se calificará y determinará por el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, previo informe de peritos y con aprobación del Ministerio de Marina del Perú;

SÉTIMO

Vencidos los dos años estipulados para la duración del presente contrato y previo avenimiento de ambas partes, será potestativo en el Gobierno del Perú renovarlo por otros dos años, teniendo, en tal caso, el Comandante Davy opción a una licencia de tres meses para ausentarse a los Estados Unidos o al lugar que él elija, con consentimiento del Ministerio de Marina del Perú. Para efectuar los gastos de dicho viaje, tendrá el Comandante Davy derecho a la suma de Dos mil seiscientos sesentaiséis dólares, sesentaisiete centavos, y al pago de sueldos por el periodo de licencia;

OCTAVO

En caso de no renovarse el presente Contrato al vencimiento de los años convenidos en la cláusula sexta, el Comandante Davy recibirá para su regreso a los Estados Unidos, suma igual a la que se le abonó para su viaje.

NOVENO

Es igualmente convenido que el Comandante Davy perderá todo derecho y lo renuncia desde ahora, el pago de sus gastos de regreso a los Estados Unidos, por incumplimiento o contravención de las condiciones estipuladas de este Contrato;

DÉCIMO

Si por mutuo acuerdo de las partes se rescindiera el presente Contrato antes del vencimiento del término de su duración, el gobierno del Perú abonará al Comandante Davy, para gastos de viaje a los Estados Unidos, solo la parte proporcional a los meses que haya prestado sus servicios en la Armada del Perú;

UNDÉCIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente Contrato se efectuará, en los Estados Unidos, en dólares americanos, y en el Perú, en la moneda nacional peruana, corriente en la plaza, al tipo de cambio vigente entre ambos países al tiempo de verificarse dichos pagos;

DUODÉCIMO

El Gobierno del Perú le reconoce y delega en el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos, quien para el efecto procederá de acuerdo y con aprobación del Ministro de Marina del Perú, la facultad disciplinaria de apreciar y calificar cualquiera contravención o incumplimiento de los términos de este Contrato por parte de sus subordinados en dicha Misión Naval;

En fe de lo cual los infrascritos lo firmaron por triplicado, en español dejando constancia, una vez más, de que el presente Contrato se celebra con el carácter de *ad referendum* dependiendo su perfeccionamiento de la rectificación del Gobierno del Perú, en la ciudad de Washington D.C. agosto primero de mil novecientos veinte.

(Fdo.) F. A. PEZET
(Fdo.) LUIS AUBRY
(Fdo.) CHARLES GORDON DAVY.

ANEXO 4

CONTRATO CON EL CAPITÁN DE CORBETA PAÚL FITZSIMONS DE LA MARINA DE GUERRA AMERICANA

EMBAJADA DEL PERÚ

Reunidos en la Embajada del Perú en los Estados Unidos de Norte América, los infrascritos, de una parte, el señor Federico Alfonso Pezet, Embajador del Perú, en representación de su Gobierno, asesorado técnicamente por el Adjunto Naval de la Embajada Comandante Luis Aubry, y a mérito de las instrucciones verbales impartidas a este por el Ministro de Marina del Perú, y de la otra el señor Paul Fitzsimons, Lieut-Com de la denominada Resigned List of the United State Navy por si y como miembro de la Misión Naval que el Gobierno de los Estados Unidos ha autorizado para el Perú, de acuerdo con la Ley Nº S.4435, expedida por el Congreso el 5 de junio de 1920, han convenido en celebrar el siguiente contrato *ad referendum* de la locación de servicios:

PRIMERO

El comandante Fitzsimons tendrá el rango de Capitán de Corbeta en la Marina Peruana, considerándose su nombramiento de mayor antigüedad que los de igual clase naval en la Marina del Perú y percibiendo un haber anual de ocho mil dólares ($ 8 000,00) que le abonará el Gobierno del Perú por trimestres adelantados a partir del primero de agosto de 1920, durante el término de dos años, por cuyo término se estipula este Contrato;

SEGUNDO

Al presente se le entrega al Comandante Fitzsimons por el Embajador de Perú, en representación de su Gobierno, la suma de dos mil seiscientos sesentaiséis dólares sesentaisiete centavos, ($ 2 666,67) correspondiente a la tercera parte del sueldo de un año, para gastos de viaje de dicho Comandante y su familia, desde Washington, D.C. hasta el Callao y para el transporte de sus muebles y enseres y establecimiento en el Perú, estimándose este convenio suficiente carta de pago;

TERCERO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del servicio diplomático y Consular vigentes en el Perú, por haberse convenido en asimilar a los oficiales de la Misión Naval de que forma parte el Comandante Fitzsimons, a los funcionarios diplomáticos del Perú y en que disfrutaran de los derechos y privilegios de tales;

CUARTO

El Comandante Fitzsimons no estará sujeto a las órdenes de los Jefes de la Armada del Perú, pero llenará diligente y estrictamente los deberes y atribuciones de su clase naval y se someterá y cumplirá las órdenes que reciba de su Excelencia el Presidente del Perú, del Ministro de Marina y de los miembros de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, superiores a él en rango, conforme a las leyes, reglamentos y disciplinas de la Armada del Perú;

QUINTO

El Comandante Fitzsimons, en su carácter de miembro de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, tendrá bajo su dependencia a los Jefes y Oficiales de grado y rango igual o inferior a él y a los oficiales de cargo y equipajes en general, enrolados en la Marina nacional peruana, debiendo aquellos y estos cumplir las órdenes que les imparta conforme a las leyes, reglamentos y disciplina de la materia, que rigen en el Perú;

SEXTO

El presente Contrato se celebra por el término de dos años a partir del primero de agosto de 1920 y será obligatorio durante este periodo

para ambas partes contratantes, no pudiendo terminarse antes sino en el caso de que le sobreviniera al comandante Fitzsimons incapacidad física que se calificará y determinará por el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, previo informe de peritos y con aprobación del Ministerio de Marina del Perú;

SÉTIMO

Vencidos los dos años estipulados para la duración del presente Contrato y previo avenimiento de ambas partes, será potestativo en el Gobierno del Perú renovarlo por otros dos años, teniendo, en tal caso, el Comandante Fitzsimons opción a una licencia de tres meses para ausentarse a los Estados Unidos o al lugar que el elija, con consentimiento del Ministro de Marina del Perú. Para efectuar los gastos de dicho viaje tendrá el Comandante Fitzsimons derecho a la suma de dos mil seiscientos sesentaiséis dólares sesentaisiete centavos, y al pago de sueldos por el periodo de licencia;

OCTAVO

En caso de no renovarse el presente Contrato a vencimiento de los dos años convenidos en la cláusula sexta, el Comandante Fitzsimons recibirá para su regreso a los Estados Unidos, suma igual a la que se le abonó para su viaje de ida al Perú;

NOVENO

Es igualmente convenido que el Comandante Fitzsimons perderá todo derecho y lo renuncia desde ahora, al pago de sus gastos de regreso a los Estados Unidos, por incumplimiento o contravención de las condiciones estipuladas en este Contrato;

DÉCIMO

Si por mutuo acuerdo de las partes se rescindiera el presente Contrato antes del vencimiento de término de su duración, el Gobierno del Perú abonará al comandante Fitzsimons, para gastos de viaje a los Estados Unidos, solo la parte proporcional a los meses que haya prestado sus servicios en la Armada del Perú;

UNDÉCIMO

El pago de haberes estipulados en el presente contrato se efectuará en los Estados Unidos, en dólares americanos, y, en el Perú, en la moneda nacional peruana, corriente en plaza, al tipo de cambio vigente entre ambos países al tiempo de verificarse dichos pagos;

DUODÉCIMO

El Gobierno del Perú le reconoce y delega en el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos, quien para el efecto procederá de acuerdo y con aprobación del Ministro de Marina del Perú, la facultad disciplinaria de apreciar y calificar cualquiera contravención o incumplimiento de los términos de este Contrato por parte de sus subordinados en dicha Misión Naval;

En fe de lo cual los infrascritos lo firmaron por triplicado en español, dejando constancia una vez más de que el presente contrato se celebra con el carácter de *ad referendum* dependiendo su perfeccionamiento de la rectificación del Gobierno del Perú. En la Ciudad de Washington, D.C. agosto primero de mil novecientos veinte.

(Fdo.) LUIS AUBRY
(Fdo.) F. PEZET
(Fdo.) PAUL FITZSIMONS.

ANEXO 4

CONTRATO CON EL CAPITÁN DE FRAGATA JAMES BULL, DE LA MARINA DE LA GUERRA AMERICANA

EMBAJADA DEL PERÚ

Reunidos en la Embajada del Perú en los Estados Unidos de Norte América, los infrascritos, de una parte, el señor Federico Alfonso Pezet, Embajador del Perú, en representación de su Gobierno, asesorado técnicamente por el Adjunto Naval de la Embajada, comandante Luis Aubry, y a mérito de las instrucciones verbales impartidas a este por el Ministerio de Marina del Perú, y de la otra, el señor James Bull, Comander de la denominada Supply Corps, U. N. por sí y como miembro de la Misión Naval que el Gobierno de los Estados Unidos ha autorizado para el Perú, Ley Nº S.4435, expedida por el Congreso el 5 de junio de 1920, han convenido en celebrar el siguiente Contrato *ad referendum* de locación de servicios:

PRIMERO

El Comandante Bull tendrá el rango de Capitán de Fragata de la Marina peruana, considerándose su nombramiento de mayor antigüedad que los de igual clase naval de la Marina del Perú y percibirá un haber anual de Ocho mil dólares ($ 8 000), que le abonará el Gobierno del Perú por trimestres adelantados a partir del 1º de noviembre de 1920, durante el término de dos años por cuya fecha se estipula este Contrato.

SEGUNDO

Al presente se le entrega al comandante Bull por el Embajador del Perú, en representación de su Gobierno, la suma de dos mil seiscientos sesenta y seis dólares, sesentaisiete centavos ($ 2 666,67) correspondientes a la tercera parte del sueldo de un año, para gastos de viaje de dicho Comandante, desde Washington, D. C. al Callao y para transporte de sus muebles y enseres y establecimiento en el Perú, estimándose este convenio suficiente carta de pago;

TERCERO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del Servicio Diplomático y Consular vigentes en el Perú por haberse convenido en asimilar a los Oficiales de la Misión Naval Americana de que forma parte el Comandante Bull, a los funcionarios diplomáticos del Perú y en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

CUARTO

El Comandante Bull, no estará sujeto a las órdenes de los Jefes de la Armada del Perú, pero llamará diligente y estrictamente los deberes y atribuciones de su clase naval y se someterá y cumplirá las órdenes que reciba de su Excelencia el Presidente del Perú, del Ministerio de Marina y de los miembros de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, superiores a él en rango, conforme a las leyes, reglamentos y disciplina en la Armada del Perú;

QUINTO

El Comandante Bull, en su carácter de miembro de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, tendrá bajo su dependencia a los Jefes y Oficiales de grado y rango igual o inferior a él y a los oficiales de cargo y equipajes en general, enrolados en la Marina nacional peruana, debiendo aquellos y estos cumplir las órdenes que les imparta, conforme a las leyes, reglamentos y disciplina de la materia, que rigen en el Perú;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años a partir del primero de noviembre de 1920 y será obligatorio durante ese periodo para ambas partes contratantes, no pudiendo terminarse antes sino en el caso de

que le sobreviniera al comandante Bull incapacidad física que se calificará y determinará por el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, previo informe de peritos y con aprobación del Ministerio de Marina del Perú;

SÉTIMO

Vencidos los dos años estipulados para la duración del presente Contrato y previo avenimiento de ambas partes, será potestativo en el Gobierno del Perú, renovarlo por otros dos años, teniendo, en tal caso, el comandante Bull, opción a una licencia de tres meses para ausentarse a los Estados Unidos o al lugar que él elija, con consentimiento del Ministerio de Marina del Perú. Para efectuar los gastos de viaje tendrá el Comandante Bull derecho a la suma de dos mil seiscientos dólares, sesentaisiete centavos, y al pago de sueldos por el periodo de licencia;

OCTAVO

En caso de no renovarse el presente Contrato al vencimiento de los dos años convenidos en la Cláusula sexta el Comandante Bull recibirá para su regreso a los Estados Unidos, suma igual a la que se le abonó para su viaje de ida al Perú;

NOVENO

Si por mutuo acuerdo de las partes se rescindiera el presente Contrato antes del vencimiento del término de su duración, el Gobierno del Perú abonará al Comandante Bull, para gastos de viaje a los Estados Unidos solo la parte proporcional a los meses que haya prestado sus servicios en la Armada del Perú;

DÉCIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente Contrato se efectuará en los Estados Unidos en dólares americanos, y, en el Perú, en la moneda nacional peruana, corriente en plaza, al tipo de cambio vigente entre ambos países al tiempo de verificarse dichos pagos;

UNDÉCIMO

El Gobierno del Perú le reconoce y delega en el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos, quien para el efecto procederá de acuerdo y con la aprobación del Ministerio de Marina del Perú, la facultad disciplinaria de apreciar y calificar cualquiera contravención o incumplimiento de los términos de este Contrato por parte de sus subordinados en dicha Misión Naval;

En fe de lo cual los infrascritos lo firmaron por triplicado en español, dejando constancia una vez más de que el presente contrato se celebra con el carácter de *ad referendum*, dependiendo su perfeccionamiento de la ratificación del Gobierno del Perú, en la Ciudad de Washington, D.C., noviembre primero de Mil Novecientos Veinte.

(Fdo.) JAMES A. BULL
(Fdo.) F. A. PEZET
EMBAJADOR DEL PERÚ
(Fdo.) LUIS AUBRY
COMANDANTE ADJUNTO NAVAL.

CONTRALMIRANTE C. H. WOODWARD

CONTRATO

Reunidos en la Embajada del Perú en Estados Unidos de América los infrascriptos, de una parte el señor Alfredo González Prada, Encargado de Negocios *ad interin* del Perú, en representación de su Gobierno y de la otra el señor Clark Howell Woodward, capitán de la "Active List" de la Marina de los Estados Unidos, por sí y como Jefe de la Misión Naval que el Gobierno de los

Estados Unidos ha autorizado para tomar servicio en el Perú, de acuerdo con la Ley Nº S. 4435 expedida por el congreso el 5 de junio de 1920, han convenido en celebrar el siguiente Contrato de Locación de Servicios;

PRIMERO

El capitán Woodward tendrá el rango de contralmirante en la Marina Peruana, considerándose su nombramiento de mayor antigüedad que los de todos los oficiales de su clase en la Marina Peruana. Percibirá un haber anual de diez mil dólares ($ 10 000) que le abonará el Gobierno del Perú por trimestres adelantados a partir del 1º de agosto de 1923, durante el término de dos años, por cuyo término se estipula este contrato;

SEGUNDO

En Encargado de Negocios del Perú, en representación de su Gobierno, abonará al capitán Woodward la suma de tres mil trescientos treinta y tres dólares treinta y cuatro centésimos ($ 3 333,34), correspondiente a la tercera parte del sueldo de un año, para gastos de viaje de dicho capitán y su familia y transporte de sus muebles y enseres desde Washington D.C. al Callao, comprendido su establecimiento en el Perú, considerándose este convenio suficiente carta de pago;

TERCERO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes que rigen el servicio Diplomático y Consular en el Perú, por haberse convenido en asimilar a los oficiales de la Misión Naval Americana, de la que es Jefe el capitán Woodward, a los funcionarios del Servicios Diplomáticos del Perú, concediéndoles el goce de los mismos derechos y privilegios de tales;

CUARTO

Aun cuando el capitán Woodward no estará sujeto a las órdenes de los jefes de la Marina del Perú y se someterá y cumplirá tan sólo las órdenes que reciba del Presidente del Perú y del Ministro de Marina, deberá cumplir cuidadosa y estrictamente los deberes y obligaciones de su clase, de acuerdo con las leyes, reglamentos y disciplina en la Armada del Perú;

QUINTO

El capitán Woodward, en su carácter de Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, tendrá bajo su dependencia a los oficiales de grado igual e inferior al suyo a los Oficiales de cargo y equipaje en general enrolados en la Marina Peruana, debiendo todos ellos cumplir las órdenes que les imparta, conforme a las leyes, reglamentos y disciplina de la Armada del Perú;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años, a partir del 1º de agosto de 1923, y será obligatorio durante ese periodo para ambas partes contratantes, no pudiendo rescindirse sino en el caso de que sobreviniera al capitán Woodward incapacidad física, comprobada por el Ministerio de Marina del Perú;

SÉTIMO

Durante la vigencia del presente contrato, el capitán Woodward tendrá opción a una licencia de un mes cada año, con permiso para dirigirse al lugar que él elija, con el consentimiento del Ministerio de Marina del Perú. Para sufragar los gastos de dicho viaje, el capitán Woodward tendrá derecho cada año a la suma de S 1 111,11 (mil ciento once dólares once centésimos) y al pago de sus sueldos durante el periodo de licencia. Esta licencia, lo mismo que los gastos de viaje correspondientes, será acumulativa. Al termino de los dos años estipulados en este contrato y por mutuo acuerdo de ambas partes,

el Gobierno del Perú podrá renovarlo por un año más teniendo entonces el capitán Woodward derecho a un mes adicional de licencia bajo las mismas condiciones especificadas más arriba y con derecho a la suma de $ 1 111,11 (mil ciento once dólares once centésimos) y al pago íntegro de su sueldo durante este periodo. Al renovarse el contrato o en cualquier otro momento posterior elegido de común acuerdo entre el Ministerio de Marina y el capitán Woodward, este último tendrá derecho a gozar de la licencia concedida junto con la parte de licencia correspondiente al periodo del contrato original de la cual no haya gozado, y le serán pagados sus gastos correspondientes, además de su sueldo íntegro durante este periodo, como queda especificado anteriormente;

OCTAVO

En caso de no renovarse el presente contrato al vencimiento de los dos años convenidos en la cláusula sexta, el capitán Woodward percibirá una suma igual a la que recibió a su venida al Perú, para sufragar sus gastos de viaje de regreso a Estados Unidos;

NOVENO

Si por mutuo acuerdo de las partes se rescindiera el presente contrato antes del vencimiento del término de su duración, el Gobierno del Perú abonará al capitán Woodward, en vez de la suma de $ 3 333,34 (tres mil trescientos treinta y tres dólares, treinta y cuatro centésimos) estipulada como sus gastos de viaje de regreso a los Estados Unidos después de dos años de servicios, sólo la parte proporcional a los meses que haya prestado sus servicios en la Marina del Perú;

DÉCIMO

Queda entendido y convenido entre ambas partes contratantes que en caso de que la República del Perú se viera envuelta en una guerra, civil o nacional, el capitán Woodward no estará obligado a tomar parte en ella;

UNDÉCIMO

El pago de las cantidades estipuladas en el presente contrato se efectuará en Estados Unidos, en dólares americanos, y en el Perú, en moneda corriente en plaza, al tipo de cambio vigente entre ambos países, al tiempo de efectuarse dichos pagos[1].

En fe de lo cual los infrascriptos firmaron este contrato por triplicado, en español y en inglés, dejando constancia una vez más de que el convenio se celebra *ad referendum*, dependiendo su perfeccionamiento de la ratificación del Gobierno del Perú;

Washington D.C., 6 de julio de 1923.

(Fdo.) A. GONZÁLES PRADA
(Fdo.) C. H. WOODWARD[2]

(1)- La última parte fue modificada al aprobarse el contrato
(2)- Se prorrogó el contrato por un año por R.S. de 27 de julio 1925

E. D. STANLEY

CONTRATO[1]

Reunidos los infrascritos en la Embajada del Perú en los Estados Unidos de Norte América, de una parte el señor don Federico Alfonso Pezet, Embajador del Perú, autorizado por la Resolución Suprema de 1º de agosto de 1992 para celebrar este contrato, en representación de su Gobierno, y de la otra, el señor don Emory D. Stanley, capitán de corbeta del denominado Supply Corps de la Marina de los Estados Unidos, por si y como miembro de la Misión naval que el Gobierno de los Estados Unidos autorizó por ley dada por el Congreso el 5 de junio de 1920, han convenido en celebrar el siguiente contrato de locación de servicios;

ANEXO 4

PRIMERO

El comandante Stanley desempeñará diligente y estrictamente los deberes y obligaciones de un Capitán de Fragata de la Marina del Perú, y se someterá y cumplirá las órdenes que reciba del Presidente de la República, el Ministro de Marina, los Miembros de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú y de los Jefes de la Marina del Perú de mayor jerarquía de la suya, en conformidad con las leyes, reglamentos y disciplina de la Marina del Perú;

SEGUNDO

El comandante Stanley tendrá bajo sus órdenes a los jefes y oficiales de grado igual o inferior al suyo y a las clases y marineros de la Marina Peruana, debiendo aquellos y estos cumplir las órdenes que imparta, de acuerdo con las leyes, reglamentos y disciplina en vigor en la mencionada Marina;

TERCERO

El haber anual del comandante Stanley será de $ 8 000 moneda americana, que le será abonada por el Gobierno del Perú por trimestres adelantados, a partir del 20 de setiembre de 1922, durante dos años, por cuyo término se estipula este contrato;

CUARTO

Al presente se le entrega al comandante Stanley por el Consulado General del Perú en Nueva York, la suma de dos mil seiscientos sesentaiséis dólares, sesentaisiete centavos ($ 2 666,67) correspondientes a la tercera parte del sueldo de un año, para gastos de viaje de dicho comandante y su familia desde Washington D.C., al Callao y para transporte de sus muebles y enseres y establecimiento en el Perú;

QUINTO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del Servicio Diplomático y Consular vigentes en el Perú, por haberse convenido en asimilar a los oficiales de la Misión Naval Americana a los funcionarios diplomáticos del Perú y en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años, a partir del 20 de setiembre, y será obligatorio durante ese periodo para ambas partes contratantes, y no podrá terminarse sino por una de las siguientes causas;

a. En el caso de que le sobreviniera al comandante Stanley incapacidad física, comprobada por el Ministro de Marina del Perú, previo informe de los especialistas;
b. Por aviso anticipado de tres meses dado por una cualquiera de las partes contratantes a la otra;
c. Por acuerdo mutuo entre las partes contratantes:
d. En el caso de una guerra nacional o civil, en que pueda llegar a comprometerse la República del Perú;
e. Por incumplimiento o contravención de las condiciones estipuladas en este contrato;

SÉTIMO

Vencidos los dos años estipulados para la duración del presente contrato y previo avenimiento de ambas partes, será potestativo del Gobierno del Perú renovarlo por otros dos años, teniendo, en tal caso, el comandante Stanley, opción a una licencia de tres meses para ausentarse a los Estados Unidos o al lugar que él elija, con consentimiento del Ministerio de Marina del Perú. Para efectuar los gastos de dicho viaje, tendrá el comandante Stanley derecho a la

suma de dos mil seiscientos sesentaiséis dólares, sesentaisiete centavos ($ 2 666,67) y al pago de sueldos durante el periodo de licencia;

OCTAVO

En caso de no renovarse el presente contrato al vencerse los dos años en él convenidos, el Gobierno del Perú le pagará al Comandante Stanley para su regreso a los Estados Unidos una suma igual a la que se le abonó para su viaje al Perú;

NOVENO

En caso de que el presente contrato se terminase antes del tiempo estipulado, por las causas enumeradas en los párrafos (a), (b), (c) y (d) en la cláusula seis del mismo, el Gobierno del Perú abonará al Comandante Stanley para sus gastos de viaje de regreso solo la parte proporcional a un tercio del haber anual del tiempo que haya servido en la Marina Peruana bajo este contrato al periodo completo estipulado en el mismo. Si el presente contrato se terminase por la causa enumerada en el párrafo (e) de la cláusula seis del mismo, el comandante Stanley perderá todo derecho, y lo renuncia desde ahora, al pago de sus gastos de regreso a Estados Unidos;

DÉCIMO

El Gobierno del Perú reconoce y delega en el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos, para cuyo efecto procederá este de acuerdo y con la aprobación del Ministro de Marina, la facultad disciplinaria de apreciar y determinar cualquiera violación o incumplimiento de los términos de este contrato;

UNDÉCIMO

Es entendido y convenido entre las dos partes contratantes, que en el caso de que la República del Perú se vea comprometida en una guerra civil o nacional, no se obligará al comandante Stanley a tomar parte en ella;

DUODÉCIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente contrato se efectuará en los Estados Unidos en la moneda corriente en ese país y, en el Perú, en la moneda nacional Peruana, corriente en plaza al tipo de cambio vigente entre ambos países al adeudarse dichos pagos;

En fe de lo cual los infrascritos firmaron por cuadruplicado en español, en la ciudad de Washington D.C., a catorce de setiembre de mil novecientos veintidós.

F. A. PEZET.

E. D. STANLEY[2]

(1)- No se expidió resolución para aprobar este contrato.

(2)- Por R.S. de 7 de julio de 1924 se le renovó el contrato por un año, con la clase de capitán de navío. Y por R.S. de 27 de julio de 1925, se prorrogó por seis meses.

APROBANDO EL CONTRATO CON EL CAPITÁN DE FRAGATA DON H. B. GROW, DE LA MISIÓN NAVAL AMERICANA

Lima, 3 de diciembre de 1925

Por convenir al servicio:

SE RESUELVE:

Apruébese el adjunto contrato celebrado entre el Contralmirante don Clark H. Woodward, Jefe del Estado Mayor General de Marina, en representación del

Supremo Gobierno y el señor don Harold B. Grow, Lieutenant comande; de la Marina de los Estados Unidos de Norte América, para prestar sus servicios en la Armada Nacional, con la clase de capitán de fragata por un año, a partir del 27 de diciembre de 1925.

Comuníquese y regístrese

Rúbrica del Presidente de la República

MANCHEGO MUÑOZ.

CONTRATO

Reunidos los infrascritos en el Ministerio de Marina del Perú, de una parte el contralmirante don C. H. Woodward, autorizado para celebrar este contrato, en representación del Gobierno del Perú, y de la otra el señor don Harold B. Grow, capitán de corbeta de la Marina de los Estados Unidos por sí y como miembro de la Misión Naval que el Gobierno de los Estados Unidos autorizó por ley dada por el Congreso el 5 de junio de 1920, han convenido en celebrar el siguiente contrato de locación de servicios;

PRIMERO

El comandante Grow desempeñará diligente y estrictamente los deberes y obligaciones de un capitán de fragata de la Marina del Perú, y se someterá y cumplirá las órdenes que reciba del Presidente de la República, el Ministro de Marina, los miembros de la Misión Naval de los Estados Unidos del Perú y de los jefes de la Marina del Perú de mayor jerarquía que la suya, en conformidad con las leyes, reglamentos y disciplina de la Marina del Perú;

SEGUNDO

El comandante Grow tendrá bajo sus órdenes a los jefes y oficiales de grado y rango igual e inferior al suyo y a las clases y marineros de la Marina peruana, debiendo aquellos y estos cumplir las órdenes que imparta, de acuerdo con las leyes, reglamentos y disciplina en vigor en la mencionada Marina;

TERCERO

El haber anual del comandante Grow será de $ 8 000 moneda americana, suma que le será abonada por el Gobierno del Perú por trimestre adelantados a partir del 27 de diciembre de 1925, durante un año, por cuyo término se estipula este contrato;

CUARTO

El Gobierno del Perú concede al comandante Grow durante el año de este contrato una licencia de tres meses para ausentarse a cualquier lugar que él elija con consentimiento del Ministerio de Marina del Perú, dado que la licencia no fuera concedida durante el último mes de servicios del comandante Grow con el Gobierno del Perú, siendo entendido que el comandante Grow estará presente en el Perú para instruir a su sucesor. El gobierno del Perú abonará al comandante Grow el 27 de diciembre de 1925 la cantidad de $2 666,67, correspondiente a un tercio del haber anual, para gastos de viaje durante dicha licencia;

QUINTO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del Servicio Diplomático y Consular vigente en el Perú, por haberse convenido en asimilar a los Oficiales de la Misión Naval Americana a funcionarios diplomáticos del Perú y en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de un año, a partir del 27 de diciembre de 1925, y será obligatorio durante ese periodo para ambas partes contratantes, y no podrá terminarse sino por una de las siguientes causas:

a. En el caso de que le sobreviniera al comandante Grow incapacidad física comprobada por el Jefe del Estado Mayor de Marina, previo informe de los especialistas.
b. Aviso por anticipado de tres meses dado por una cualquiera de las partes contratantes a la otra.
c. Por acuerdo mutuo entre las partes contratantes.
d. En el caso de una guerra civil o nacional, en que pueda llegar a comprometerse la República del Perú.

SÉTIMO

Vencido el año estipulado para la duración de este contrato y previo avenimiento de ambas partes será potestativo del Gobierno del Perú renovarlo. En caso de no renovarse el presente contrato, el Gobierno del Perú pagará al comandante Grow para su regreso a los Estados Unidos una suma igual a la que se le abonó para su viaje al Perú, es decir, la cantidad de $ 2 666,67 moneda americana;

OCTAVO

El Gobierno del Perú reconoce y delega en el jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos, para cuyo efecto procederá de acuerdo y con la aprobación del Ministro de Marina, la facultad disciplinaria de apreciar y determinar cualquiera violación e incumplimiento de los términos de este contrato;

NOVENO

Es entendido y convenido entre las dos partes contratantes de que en el caso de que la República del Perú se vea comprometida en una guerra civil o nacional, no se obligara al Comandante Grow a tomar parte en ella;

DÉCIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente contrato se efectuará en los Estados Unidos en la moneda corriente en dicho país y, en el Perú, en la moneda nacional peruana, corriente en plaza, al tipo de cambio vigente de entre ambos países al adeudarse dichos pagos.

En fe de lo cual, los infrascritos lo firmaron por cuadruplicado en español, en la ciudad de Lima, Perú, a los tres días del mes de diciembre de mil novecientos veinticinco;

El contralmirante
Jefe del Estado Mayor General de Marina
C. H. HOWE
H. B. GROW[1]

(1) Se renovó el contrato –R. S. de 4 de octubre de 1926– por cinco años, a partir del 27 de diciembre de dicho año.

CONTRATO CON EL CAPITÁN DE NAVÍO JOHN N. JORDAN

Reunidos los infrascritos en la Embajada del Perú en los Estados Unidos de Norte América, de una parte el señor Hernán Velarde Embajador del Perú, autorizado por la Resolución Suprema del 23 de noviembre de 1925 para celebrar este contrato, en representación de su Gobierno y de la otra, el señor commander John N. Jordan del denominado Suply Corps de la Marina de los Estados Unidos, por sí y como miembros de la Misión Naval que el Gobierno de los Estados Unidos autorizó por ley dada por el Congreso el 5 de junio de 1920, han convenido en celebrar el siguiente contrato de locación de servicios:

ANEXO 4

PRIMERO

El comandante John N. Jordan desempeñará diligente y estrictamente los deberes y obligaciones de un capitán de navío de la Marina del Perú, y se someterá y cumplirá las órdenes que reciba del Presidente de la República, el Ministro de Marina, los miembros de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú y de los Jefes de la Marina del Perú de mayor jerarquía que la suya, en conformidad con las leyes, reglamentos y disciplina de la Marina del Perú;

SEGUNDO

El comandante John N. Jordan tendrá bajo sus órdenes a los Jefes y Oficiales de grado y rango igual o inferior al suyo y a las clases y marineros de la Marina Peruana, debiendo aquellos y estos cumplir las órdenes que imparta, de acuerdo con las leyes, reglamentos y disciplina en vigor de la mencionada Marina;

TERCERO

El haber anual del comandante John N. Jordan será de $ 8 000 moneda americana, suma que le será abonada por el Gobierno del Perú por trimestres adelantados a partir del 27 de enero de 1926, durante dos años, por cuyo término se estipula este contrato;

CUARTO

Al presente se le entrega al comandante John N. Jordan por el consulado General del Perú en New York la suma de dos mil seiscientos sesenta y seis dólares sesenta y siete centavos ($ 2 666,67) correspondientes a la tercera parte del sueldo de un año, para gastos de viaje de dicho comandante y su familia desde Washington, D. C., al Callao y para transporte de sus muebles y enseres y establecimiento en el Perú;

QUINTO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del Servicio Diplomático y Consular vigentes en el Perú, por haberse convenido en asimilar a los Oficiales de la Misión Naval Americana a los funcionarios diplomáticos del Perú y en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años a partir del 27 de enero de 1926 y será obligatorio durante ese periodo para ambas partes contratantes, y no podrá terminarse, sino por una de las siguientes causas;

a. En caso de que le sobreviniera al comandante John N. Jordan incapacidad física, comprobada por el Ministro de Marina del Perú, previo informe de los especialistas;
b. Por aviso anticipado de tres meses dado por una cualquiera de las partes contratantes a la otra;
c. Por acuerdo mutuo entre las partes contratantes;
d. En el caso de una guerra nacional o civil, en que pueda llegar a comprometerse la República del Perú;
e. Incumplimiento o contravención de las condiciones estipuladas en este contrato;

SÉTIMO

Durante la vigencia del presente contrato el comandante John N. Jordan tendrá opción a una licencia de un mes cada año, con permiso para dirigirse al lugar que él elija, con el consentimiento del Ministerio de Marina del Perú. Para sufragar los gastos de dicho viaje, el comandante John N. Jordan tendrá derecho cada año a la suma de $ 888,88 (ochocientos ochenta y ocho dólares ochentaiocho céntimos) y al pago de sus sueldos durante el periodo de licencia.

Esta licencia lo mismo que los gastos de viaje correspondientes, será acumulativa. Al término de los dos años estipulados en este contrato y por mutuo acuerdo de ambas partes, el Gobierno del Perú podrá renovarlo por un año más, teniendo entonces el comandante John N. Jordan derecho a un mes adicional de licencia bajo las mismas condiciones especificadas más arriba y con derecho a la suma de $ 888,88 (ochocientos ochentaiocho dólares ochentaiocho céntimos) y al pago íntegro de su sueldo durante este periodo. Al renovarse el contrato o en cualquier otro momento posterior elegido de común acuerdo entre el Ministerio de Marina y el comandante John N. Jordan, este último tendrá derecho a gozar de una licencia concedida junto con la parte de licencia correspondiente al periodo del contrato original de la cual no haya gozado, y le serán pagados sus gastos correspondientes, además de su sueldo íntegro durante este periodo, como queda especificado anteriormente dado que la licencia no fuera concedida durante el último mes de servicios del comandante John N. Jordan con el Gobierno del Perú, siendo entendido que el comandante John N. Jordan estará presente en el Perú para instruir a su sucesor;

OCTAVO

En caso de no renovarse el presente contrato al vencerse los dos años en él convenido, el Gobierno del Perú le pagará al comandante John N. Jordan, para su regreso a los Estados Unidos una suma igual a la que se le abonó para su viaje al Perú;

NOVENO

En caso de no renovarse el presente contrato se terminase antes del tiempo estipulado, por las causas enumeradas en los párrafos (a), (b), (c) y (d) en la cláusula seis del mismo, el Gobierno del Perú abonará al comandante John N. Jordan para sus gastos de viaje de regreso sólo la parte proporcional a un tercio del haber anual del tiempo que haya servido en la Marina Peruana bajo este contrato al periodo completo estipulado en el mismo. Si el presente contrato se terminase por la causa enumerada en el párrafo (e) de la cláusula seis del mismo, el comandante John N. Jordan perderá todo derecho, y lo renuncia desde ahora, al pago de sus gastos de regreso a los Estados Unidos;

DÉCIMO

El Gobierno del Perú reconoce y delega en el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos para cuyo efecto procederá este de acuerdo con la aprobación del Ministro de Marina la facultad disciplinaria de apreciar y determinar cualquiera violación o incumplimiento de los términos de este contrato;

UNDÉCIMO

Es entendido y convenido entre las dos partes contratantes que en el caso de que la República del Perú se vea comprometida en una guerra civil o nacional, no se obligará al comandante John N. Jordan a tomar parte en ella;

DUODÉCIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente contrato se efectuará en los Estados Unidos en la moneda corriente de ese país y en el Perú en la moneda nacional peruana, corriente en plaza al tipo de cambio vigente entre ambos países al adeudarse dichos pagos.

En fe de lo cual los infrascritos lo firmaron por cuadruplicado en español en la ciudad de Washington D.C., a los veintiocho días del mes de diciembre de mil novecientos veinticinco.

JOHN N. JORDAN
HERNÁN VELARDE.

ANEXO 4

CONTRATO CON EL CAPITÁN DE NAVÍO D. JOHN S. ABBOT, MIEMBRO DE LA MISIÓN NAVAL

Reunidos los infrascritos en la Embajada del Perú en los Estados Unidos de Norte América, de una parte el señor Hernán Velarde, Embajador del Perú, autorizado por Resolución Suprema del 28 de enero de 1926, para celebrar este contrato en representación de su Gobierno, y de la otra, el señor John Strong Abbot, commander de la Marina de los Estados Unidos, por sí y como miembro de la Misión Naval a que el Gobierno de los Estados Unidos autorizó por ley dada por el Congreso el 5 de junio de 1920, han convenido en celebrar el siguiente contrato de locación de servicios.

PRIMERO

El comandante John Strong Abbot desempeñará diligente y estrictamente los deberes y obligaciones de un capitán de navío de la Marina del Perú, y se someterá y cumplirá las órdenes que reciba del Presidente de la República, el Ministro de Marina, los miembros de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú y de los jefes de la Marina del Perú de mayor jerarquía que la suya, en conformidad con las leyes, reglamentos y disciplina de la Marina del Perú;

SEGUNDO

El comandante Abbot tendrá bajo sus órdenes a los Jefes y Oficiales de grado y rango igual e inferior al suyo y a las clases y marineros de la Marina Peruana, debiendo aquellos y estos cumplir las órdenes que imparta, de acuerdo con las leyes y reglamentos y disciplinas en vigor de la mencionada marina;

TERCERO

El haber anual del comandante Abbot será de $ 8 000 moneda americana suma que le será abonada por el Gobierno del Perú por trimestres adelantados a partir del 14 de abril de 1926, durante dos años, por cuyo término se estipula este contrato;

CUARTO

Al presente se le entrega al comandante Abbot por el Consulado General del Perú en New York, la suma de dos mil seiscientos sesenta y seis dólares sesenta y siete centavos ($ 2 666,67) correspondientes a la tercera parte del sueldo de un año, para gastos de viaje de dicho comandante y su familia desde Washington D.C., al Callao y para transporte de sus muebles y enseres y establecimiento en el Perú;

QUINTO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del Servicio Diplomático y Consular vigentes en el Perú, por haberse convenido en asimilar a los Oficiales de la Misión Naval Americana a los funcionarios diplomáticos del Perú y en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años a partir del día de la víspera de la salida de New York del comandante Abbot y será obligatorio durante ese periodo para ambas partes contratantes, y no podrá terminarse sino por una de las siguientes causas:

a. En caso de que le sobreviniera al comandante Abbot incapacidad física, comprobada por el Ministro de Marina del Perú, previo informe de los especialistas;
b. Por aviso anticipado de tres meses dado por una cualquiera de las partes contratantes a la otra;

c. Por acuerdo mutuo entre las partes contratantes;
d. En caso de una guerra nacional o civil, en que pueda llegar a comprometerse la República del Perú;
e. Por incumplimiento o contravención de las condiciones estipuladas en este Contrato.

SÉTIMO

Durante la vigencia del presente contrato el comandante Abbot tendrá opción a una licencia de un mes cada año, con permiso para dirigirse al lugar que él elija, con el consentimiento del Ministerio de Marina del Perú. Para sufragar los gastos de dicho viaje el comandante Abbot tendrá derecho cada año a la suma de 888,88 (ochocientos ochenta y ocho dólares ochenta y ocho céntimos) y al pago de sus sueldos durante el periodo de licencia. Esta licencia lo mismo que los gastos de viaje correspondientes, será acumulativa. Al término de los dos años estipulados en este contrato y por mutuo acuerdo de ambas partes, el Gobierno del Perú podrá renovarlo por un año más, teniendo entonces el comandante Abbot derecho a un mes adicional de licencia bajo las mismas condiciones especificadas más arriba y con derecho a la suma de $ 888,88 (ochocientos ochenta y ocho dólares ochenta y ocho céntimos) y al pago íntegro de su sueldo durante este periodo. Al renovarse el contrato o en cualquier otro momento posterior elegido de común acuerdo entre el Ministerio de Marina y el comandante Abbot, este último tendrá derecho a gozar de la licencia concedida junto con la parte de licencia correspondiente al periodo del contrato original de la cual no haya gozado, y le serán pagados sus gastos correspondientes, además de su sueldo íntegro durante este periodo, como queda especificado anteriormente, dado que la licencia no fuera concedida durante el último mes de servicios del comandante con el Gobierno del Perú siendo entendido que el comandante Abbot estará presente en el Perú para instruir a su sucesor;

OCTAVO

En caso de no renovarse el presente contrato al vencerse los dos años en él convenidos, el Gobierno del Perú le pagará al comandante Abbot para su regreso a los Estados Unidos una suma igual a la que se le abonó para su viaje al Perú;

NOVENO

En caso de que el presente contrato se terminase antes del tiempo estipulado, por las causas enumeradas en los párrafos (a), (b), (c) y (d) en la cláusula seis del mismo, el Gobierno del Perú abonará al comandante Abbot para su gastos de viaje de regreso sólo la parte proporcional a un tercio del haber anual del tiempo que haya servido en la Marina Peruana, bajo este contrato al periodo completo estipulado enumerada en el párrafo (e) de la clausura seis, el comandante Abbot perderá todo derecho y lo renuncia desde ahora, al pago de sus gastos de regreso a los Estados Unidos;

DÉCIMO

El Gobierno del Perú reconoce y delega en el jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos, para cuyo efecto procederá este de acuerdo y con la aprobación del Ministro de la Marina, la facultad disciplinaria de apreciar y determinar cualquiera violación o incumplimiento de los términos de este contrato;

UNDÉCIMO

Es entendido y convenido entre las dos partes contratantes que en el caso de que la República del Perú se vea comprometida en una guerra civil o nacional, no se obligará al comandante Abbot a tomar parte en ella;

DUODÉCIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente contrato se efectuará en los Estados Unidos en la moneda corriente de ese país y en el Perú en la moneda nacional peruana, corriente en plaza al tipo de cambio vigente entre ambos países al adeudarse dichos pagos.

En fe de lo cual los infrascritos lo firmaron por cuadruplicado en español en la ciudad de Washington D.C.

(Firmado) HERNÁN VELARDE
(Firmado) J. S. ABBOT[1]

(1) Este contrato se prorrogó por un año, según R.S. de 27 de febrero de 1928; concediéndose al interesado, además Lp. 25,0,00 mensuales para gastos de automóvil.
Por R.S. de 4 de marzo de 1929 se prorrogó por quince días hasta el 29 de abril.

ALFRED G. HOWE.

CONTRATO CON EL CAPITÁN DE NAVÍO ALFRED GRAHAM HOWE, MIEMBRO DE LA MISIÓN NAVAL

Reunidos los infrascritos en la Embajada del Perú en los Estados Unidos de Norte América, de una parte el señor Hernán Velarde, Embajador del Perú, autorizado por la Resolución Suprema del 27 de febrero para celebrar este contrato, en representación de su Gobierno, y de la otra el señor Alfred Graham Howe, de la Marina de los Estados Unidos, por si y como miembro de la Misión Naval que el Gobierno de los Estados Unidos autorizó por Ley dada por el Congreso el 5 de junio de 1920, han convenido en celebrar el siguiente contrato de locación de servicios:

PRIMERO

El comandante Howe tendrá el rango de contralmirante en la Marina Peruana, considerándose su nombramiento de mayor antigüedad que los de todos los Oficiales de su clase en la Marina Peruana, excepto los contralmirantes comprendidos en el inciso "C" de artículo 13 de la Ley Nº 2118; y se someterá a las órdenes que reciba del Presidente de la República y el Ministro de Marina y cumplirá con los deberes y obligaciones de su clase de acuerdo con las leyes, reglamentos y disciplina de la Marina del Perú;

SEGUNDO

El comandante Howe tendrá bajo sus órdenes a los Jefes y Oficiales de grado y rango igual o inferior al suyo y a las clases y marineros de la Marina Peruana, debiendo aquellos y estos cumplir las órdenes que imparta de acuerdo con las leyes, reglamentos y disciplina en vigor de la mencionada Marina;

TERCERO

El haber anual del comandante Howe será de $ 10 000 moneda americana, suma que le será abonada por el Gobierno del Perú por trimestres adelantados a partir del 21 de abril durante dos años, por cuyo término se estipula este contrato;

CUARTO

Al presente se le entrega al Comandante Howe por el Consulado General del Perú en New York la suma de tres mil trescientos treintaitrés dólares, treintaitrés céntimos ($ 3 333,33) correspondiente a la tercera parte del sueldo de un año, para gastos de viaje de dicho comandante y su familia,

desde Washington, D.C., al Callao y para transporte de sus muebles y enseres y establecimiento en el Perú;

QUINTO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del Servicio Diplomático y Consular vigentes en el Perú, por haberse convenido en asimilar a los Oficiales de la Misión Naval Americana a los funcionarios diplomáticos del Perú y en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años a partir del 21 de abril y será obligatorio durante ese periodo para ambas partes contratantes y no podrá terminarse sino por una de las siguientes causas:

a. En caso de que le sobreviniera al Comandante Howe incapacidad física, comprobada por el Ministro de Marina del Perú, previo informe de los especialistas:
b. Por aviso anticipado de tres meses dado por una cualquiera de las partes contratantes a la otra;
c. Por acuerdo mutuo entre las partes contratantes;
d. Por incumplimiento o contravención de las condiciones estipuladas en este contrato;

SÉTIMO

Durante la vigencia del presente contrato el comandante Howe tendrá opción a una licencia de un mes cada año, con permiso para dirigirse al lugar que él elija, con el consentimiento del Ministerio de Marina de Perú. Para sufragar los gastos de dicho viaje el comandante Howe tendrá derecho cada año a la suma de $ 1 111,11 (mil ciento once dólares, once céntimos) y el pago de sus sueldos durante el periodo de licencia. Esta licencia lo mismo que los gastos de viaje correspondientes, será acumulativa. Al término de los dos años estipulados en este contrato y por mutuo acuerdo de ambas partes, e Gobierno del Perú podrá renovarlo por un año más teniendo entonces el comandante Howe derecho a un mes adicional de licencia bajo las mismas condiciones especificadas más arriba y con derecho a la suma de $ 1 111,11 (mil ciento once dólares once céntimos) y el pago íntegro de su sueldo durante este periodo. Al renovarse el contrato o en cualquier otro momento posterior elegido de común acuerdo entre el Ministerio de Marina y el comandante Howe este último tendrá derecho a gozar de la licencia concedida junto con la parte de licencia correspondiente al periodo de contrato original de la cual no haya gozado y le serán pagados sus gastos correspondientes, además de su sueldo íntegro durante este periodo como queda especificado anteriormente, dado que la licencia no fuera concedida durante el último mes de servicios del comandante Howe con el Gobierno del Perú siendo entendido que el comandante Howe estará presente en el Perú para instruir a su sucesor;

OCTAVO

En el caso de no renovarse el presente contrato al vencerse los dos años en él convenido, el Gobierno del Perú le pagará al comandante Howe para su regreso a los Estados Unidos una suma igual a la que se le abonó para su viaje al Perú. En caso de no renovarse esta suma será abonada solamente a la terminación final del servicio en el Perú;

NOVENO

En caso de que el presente contrato se terminase antes del tiempo estipulado, por las causas enumeradas en los párrafos (a), (b), (c) en la cláusula

seis del mismo, el Gobierno del Perú abonará al comandante Howe para sus gastos de viaje de regreso sólo la parte proporcional a un tercio del haber anual del tiempo que haya servido en la Marina Peruana bajo este contrato al periodo completo estipulado en el mismo. Si el presente contrato se terminase por la causa enumerada en el párrafo (d) de la cláusula seis del mismo, el comandante Howe perderá todo derecho y lo renuncia desde ahora al pago de sus gastos de regreso a los Estados Unidos;

DÉCIMO

Es entendido y convenido entre las dos partes contratantes que en el caso de que la República del Perú se vea comprometida en una guerra civil o nacional, no se obligará al comandante Howe a tomar parte en ella;

UNDÉCIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente contrato se efectuará en los Estados Unidos en la moneda corriente de ese país y en el Perú en la moneda nacional peruana corriente en plaza al tipo de cambio vigente entre ambos países al adeudarse dichos pagos.

En fe de lo cual los infrascritos lo firmaron por cuadruplicado en español en la ciudad de Washington D.C., a los trece días del mes de abril de 1926;

HERNÁN VELARDE
ALFRED G. HOWE[1].

(1) Se prorrogó el contrato por un año por R.S. de 5 de setiembre 1927

CONTRATO CON EL COMANDANTE BEN HARRISON WYATT, MIEMBRO DE LA MISIÓN NAVAL

Reunidos los infrascritos en el Ministerio de Marina del Perú, de una parte el contralmirante, Jefe del Estado Mayor General de Marina, don A. G. Howe, autorizado por Resolución Suprema de fecha veintiuno de mayo de mil novecientos veintiocho, para celebrar este contrato, en representación del Gobierno del Perú, y de la otra el señor don Ben Harrison Wyatt de la Marina de los Estados Unidos por sí y como miembro de la Misión Naval que el Gobierno de los Estados Unidos autorizó por la ley dada por el Congreso en 5 de junio de 1920, han venido en celebrar el siguiente contrato de locación de servicios:

PRIMERO

El comandante Ben Harrison Wyatt desempeñará diligente y estrictamente los deberes y obligaciones de un capitán de fragata de la Marina del Perú, y se someterá y cumplirá las órdenes que reciba del Presidente de la República, el Ministro de Marina, los Miembros de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, y de los Jefes de la Marina del Perú de mayor jerarquía que la suya en conformidad con las leyes, reglamentos y disciplina de la Marina del Perú;

SEGUNDO

El comandante Ben Harrison Wyatt tendrá bajo sus órdenes a los Jefes y Oficiales del grado y rango igual o inferior al suyo y a las clases y marineros de la Marina del Perú, debiendo aquellos y estos cumplir las órdenes que importa de acuerdo con las leyes, reglamentos y disciplina en vigor de la mencionada Marina;

TERCERO

El haber anual del comandante Ben Harrison Wyatt será de $ 8 000 moneda americana, suma que le será abonada por el Gobierno del Perú por trimestres adelantados a partir del 21 de abril de 1928, durante dos años, por cuyo término se estipula este contrato;

CUARTO

Al presente se le entregará al comandante Ben Harrison Wyatt por el Consulado General del Perú en New York, la suma de CUATRO MIL SEISCIENTOS SESENTA Y SEIS DOLARES SESENTA Y SIETE CENTAVOS ($ 4 666,67) correspondientes a un trimestre adelantado y gastos de viaje de dicho comandante y su familia desde New York al Callao y para transporte de sus muebles, enseres y establecimiento en el Perú;

QUINTO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del Servicio Diplomático y Consular vigentes en el Perú, por haberse convenido en asimilar a los Oficiales de la Misión Naval Americana a los funcionarios diplomáticos del Perú, y en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años a partir del 21 de abril de 1928 y será obligatorio durante ese periodo para ambas partes contratantes, y no podrá terminarse sino por una de las siguientes causales:

a. En caso de que le sobreviniera al comandante Ben Harrison Wyatt incapacidad física, comprobada por el Ministro de Marina del Perú, previo informe de los especialistas.
b. Por aviso anticipado de tres meses por una cualquiera de las partes contratantes a la otra.
c. Por acuerdo mutuo de las partes contratantes.
d. Incumplimiento o contravención de las condiciones estipuladas en este contrato;

SÉTIMO

Durante la vigencia del presente contrato, el comandante Ben Harrison Wyatt tendrá opción a una licencia de un mes cada año, con permiso para dirigirse al lugar que él elija, o con el consentimiento del Ministerio de Marina del Perú. Para sufragar los gastos de dicho viaje, el comandante Ben Harrison Wyatt tendrá derecho, cada año, a la suma de $ 888,88. (OCHOCIENTOS OCHENTAIOCHO DOLARES OCHENTIOCHO CENTAVOS) y al pago de sus sueldos durante el periodo de licencia. Esta licencia lo mismo que los gastos de viaje correspondientes, será acumulativa, al término de los dos años estipulados en este contrato, y por mutuo acuerdo de ambas partes, el Gobierno del Perú podrá renovarlo por un año más teniendo entonces el comandante Ben Harrison Wyatt derecho a un mes adicional de licencia bajo las mismas condiciones especificadas más arriba y con derecho a la suma de $ 888,88 (OCHOCIENTOS OCHENTIOCHO DÓLARES OCHENTIOCHO CÉNTIMOS) y al pago íntegro de su sueldo durante este periodo. Al renovarse el contrato o en cualquier otro momento posterior elegido de común acuerdo entre el Ministerio de Marina y el comandante Ben Harrison Wyatt este último tendrá derecho a gozar de una licencia concedida junto con la parte de licencia correspondiente al periodo del contrato original de la cual no haya gozado, y le serán pagados sus gastos correspondientes, además de su sueldo íntegro durante este periodo como queda especificado anteriormente, dado que la licencia no fuera concedida durante el último mes de servicios del comandante Ben Harrison Wyatt con el Gobierno del Perú, siendo entendido que el comandante Ben Harrison Wyatt estará presente en el Perú para instruir a su sucesor;

OCTAVO

En caso de no renovarse el presente contrato, al vencerse los dos años en el convenido, el Gobierno del Perú, le pagará al comandante Ben Harrison Wyatt para su regreso a los Estados Unidos una suma igual a la que se le

abonó para su viaje al Perú. En caso de no renovarse, esta suma será abonada, solamente, a la terminación final del servicio en el Perú;

NOVENO

En caso de que el presente contrato se terminase antes del tiempo estipulado, por las causas enumeradas en los párrafos (a), (b) y (c) en la cláusula seis del mismo, el Gobierno del Perú abonará al comandante Ben Harrison Wyatt para sus gastos de viaje de regreso, solo la parte proporcional a un tercio del haber anual del tiempo que haya servido en la Marina Peruana bajo este contrato al periodo completo estipulado en el mismo. Si el presente contrato se terminase por la causa enumerada en el párrafo (d) de la cláusula seis del mismo, el comandante Ben Harrison Wyatt perderá todo derecho y lo renuncia desde ahora, al pago de sus gastos de regreso a los Estados Unidos;

DÉCIMO

El Gobierno del Perú reconoce y delega en el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos, para cuyo efecto procederá este de acuerdo y con la aprobación del Ministro de Marina, la facultad disciplinaria de apreciar y determinar cualquier violación e incumplimiento de los términos de este contrato;

UNDÉCIMO

Es entendido y convenido entre las dos partes contratantes que en el caso de que la República del Perú se vea comprometida en una guerra civil o nacional, no se obligará al comandante Ben Harrison Wyatt a tomar parte en ella;

DUODÉCIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente contrato se efectuará en los Estados Unidos en la moneda corriente de ese país, y en el Perú en la moneda nacional peruana, corriente en plaza al tipo de cambio vigente entre ambos países al adeudarse dichos pagos.

En fe de lo cual los infrascritos firman este contrato por cuadruplicado, en español, en la ciudad de Lima, Perú, a los veintiún días del mes de mayo de mil novecientos veintiocho;

BEN HARRISON WYATT[1]
El contralmirante
Jefe del Estado Mayor General de Marina
A. G. HOWE
Testigo L. S. LUCHSINGER
Testigo A. JIMÉNEZ P.

(1) Se prorrogó el contrato por un año, por R.S. de 7 de abril de 1930.

WILLIAM S. PYE
PERUVIAN EMBASSY
WASHINGTON D.C.

Reunidos los infrascritos en la Embajada del Perú en los Estados Unidos de Norte América, de una parte el señor Hernán Velarde, Embajador del Perú, autorizado por Resolución suprema de 12 de noviembre de 1928, para celebrar este contrato en representación de su Gobierno; y de la otra el señor capitán de navío don Williams S. Pye de la Marina de los Estados Unidos de Norte América, por si y como miembro de la Misión Naval que el Gobierno de los Estados Unidos autorizó por Ley dada por el Congreso el 5 de junio de 1920; han convenido en celebrar el siguiente contrato de locación de servicios:

PRIMERO

El capitán de navío don William S. Pye tendrá el rango de contralmirante de la Marina del Perú, considerándose su nombramiento de mayor antigüedad que los de todos los Oficiales de su clase en dicha Marina; excepto los Contralmirantes comprendidos en el inciso (c) del artículo 13 de la Ley Nº 2118; debiendo someterse a las órdenes que reciba del Presidente de la República y del Ministro de Marina del Perú; cumplimiento con los deberes y obligaciones de su clase, de acuerdo con las leyes, reglamentos y disciplina de la Marina del Perú vigentes;

SEGUNDO

El capitán de navío don William S. Pye tendrá bajo sus órdenes a los Jefes y Oficiales de grado igual e inferior al suyo, y a las clases y marineros de la Marina del Perú; debiendo aquellos y estos, cumplir las órdenes que imparta de acuerdo con las leyes, reglamentos y disciplina en vigor en la mencionada Marina;

TERCERO

El haber anual del capitán de navío don William S. Pye será de $ 10 000 (DÓLARES DIEZ MIL) moneda americana, suma que le será abonada por el Gobierno del Perú por trimestres adelantados, a partir del 13 de marzo de 1929 durante dos años; por cuyo término se estipula el presente contrato de locación de servicios;

CUARTO

Al presente, se le entrega al capitán de navío don William S. Pye por el consulado General del Perú en New York, la suma de TRES MIL TRESCIENTOS TREINTA Y TRES DÓLARES TREINTITRÉS CÉNTIMOS ($. 3,333,33) correspondientes a la tercera parte del sueldo de un año, para gastos de viaje de dicho Jefe y su familia desde Washington D.C. al Callao, así como para transporte de sus muebles y enseres y su establecimiento en el Perú;

QUINTO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del Servicio Diplomático y Consular vigentes en el Perú; por haberse convenido en asimilar a los Oficiales de la Misión Naval Americana a categoría igual a los funcionarios diplomáticos del Perú, en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años a partir del 13 de marzo de 1929 y será obligatorio durante ese periodo para ambas partes contratantes y no podrá terminarse sino por una de las siguientes causas;

a. En caso de que le sobreviniera al capitán de navío don William S. Pye incapacidad comprobada por el Ministro de Marina del Perú, previo informe de los especialistas.
b. Por aviso anticipado de tres meses, dado por una cualquiera de las partes contratantes a la otra.
c. Por acuerdo mutuo entre las partes contratantes.
d. Por incumplimiento o contravención de las condiciones estipuladas en este contrato;

SÉTIMO

Durante la vigencia del presente contrato, el capitán de navío don William S. Pye tendrá opción a una licencia de un mes cada año, con permiso para dirigirse al lugar que él elija, con el consentimiento del Ministerio de Marina del Perú. Para sufragar los gastos de dicho viaje el capitán de navío don William S. Pye tendrá

derecho cada año a la suma de $ 1 111,11 (UN MIL CIENTO ONCE DÓLARES ONCE CENTAVOS) y al pago de sus sueldos durante el periodo de licencia. Esta licencia, lo mismo que los gastos correspondientes, será acumulativa. Al término de los dos años estipulados en el presente contrato, y por mutuo acuerdo de ambas partes, el gobierno del Perú podrá renovarlo por un año más; teniendo entonces el capitán de navío don William S. Pye derecho a un mes adicional de licencia bajo las mismas condiciones especificadas más arriba y con derecho a la suma de $ 1 111,11 (UN MIL CIENTO ONCE DÓLARES ONCE CÉNTIMOS) y el pago íntegro de su sueldo durante este periodo. Al renovarse el contrato o en cualquier otro momento posterior, elegido de común acuerdo entre el Ministerio de Marina y el capitán de navío don William S. Pye, este último tendrá derecho a gozar de la licencia concedida junto con la parte de licencia correspondiente al periodo del contrato original de la cual no haya gozado, y le serán pagados sus gastos correspondientes, además de su sueldo íntegro durante este periodo como queda especificado anteriormente; dado que la licencia no fuera concedida durante el último mes de servicio del capitán de navío don William S. Pye con el Gobierno del Perú; siendo entendido que el capitán de navío don William S. Pye estará presente en el Perú para instruir a su sucesor;

OCTAVO

En caso de no renovarse el presente contrato, al vencerse los dos años en el convenidos, el Gobierno del Perú le pagará al capitán de navío don William S. Pye para su regreso a los Estados Unidos una suma igual a la que se le abonó para su viaje al Perú. En caso de renovarse está suma será abonada solamente, a la terminación final del servicio en el Perú;

NOVENO

En caso de que el presente contrato se terminase antes del tiempo estipulado, por las causas enumeradas en los párrafos (a), (b) y (c) de la cláusula seis del mismo, el gobierno del Perú abonará al capitán de navío don William S. Pye para sus gastos de viaje de regreso, sólo la parte proporcional a un tercio del haber anual del tiempo que haya servido en la Marina del Perú bajo este contrato, al periodo completo estipulado en el mismo. Si el presente contrato se terminase por la causa enumerada en el párrafo (d), de la cláusula seis del mismo, el capitán de navío don William S. Pye perderá todo derecho, y lo renuncia desde ahora, al pago de sus gastos de regreso a los Estados Unidos;

DÉCIMO

Es entendido y convenido entre las dos partes contratantes, que en caso de que la República del Perú se vea comprometida en una guerra civil o nacional, no se obligará al capitán de navío don William S. Pye a tomar parte en ella;

UNDÉCIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente contrato se efectuará en los Estados Unidos en la moneda corriente en ese país y en el Perú en la moneda peruana, corriente en plaza, al tipo de cambio vigente entre ambos países al adeudarse dichos pagos.

En fe de lo cual los infrascritos lo firmaron por cuadruplicado en español en la ciudad de Washington D.C. a los dos días del mes de febrero de mil novecientos veintinueve;

WILLIAM S. PYE
HERNÁN VELARDE
Un sello de la Embajada del Perú
En los Estados Unidos de América.

W. O. SPEARS

CONTRATO

Reunidos los infrascritos en el Ministerio de Marina y Aviación del Perú, de una parte el contralmirante Jefe del Estado Mayor General de Marina, don A.G. Howe, autorizado para celebrar este contrato, en representación del Gobierno del Perú, y de la otra parte el señor don Williams Oscar Spears, Capitán de la Marina de los Estados Unidos, por sí, y como miembro de la Misión Naval que el Gobierno de los Estados Unidos autorizó por ley dada por el Congreso el 5 de junio de 1920; han venido en celebrar el siguiente contrato de locación de servicios:

PRIMERO

El comandante William Oscar Spears desempeñará diligente y estrictamente los deberes y obligaciones de un capitán de navío de la Marina del Perú, y se someterá y cumplirá las órdenes que reciba del Presidente de la República el Ministro de Marina, los miembros de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú, y de los Jefes de la Marina de Perú, de mayor jerarquía que la suya; en conformidad con las leyes, reglamentos y disciplina de la Marina del Perú;

SEGUNDO

El comandante Spears tendrá bajo sus órdenes a los Jefes y Oficiales de grado y rango igual o inferior al suyo, y a las clases y marineros de la Marina peruana; debiendo aquellos y estos, cumplir las órdenes que imparta; de acuerdo con las leyes, reglamentos y disciplina en vigor de la mencionada Marina;

TERCERO

El haber anual del comandante Spears será de $ 8 000,00 moneda americana (Ocho mil dólares), suma que le será abonada por el Gobierno del Perú, por trimestre adelantados a partir del 13 de marzo de 1929, durante dos años por cuyo término se estipula este contrato;

CUARTO

Al presente se le entrega al comandante Spears, por el consulado General del Perú en New York, la suma de Dos Mil Setecientos Sesenta y Seis dólares, Sesentaisiete Céntimos ($ 2 666,67), correspondientes a la tercera parte del sueldo de un año, para gastos de viaje de dicho comandante y su familia, desde Washington D. C. al Callao y para el transporte de sus muebles, enseres y establecimiento en el Perú;

QUINTO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior, se hace conforme a las leyes del Servicio Diplomático y Consular vigentes en el Perú, por haberse convenido en asimilar a los Oficiales de la Misión Naval Americana a los funcionarios diplomáticos y en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años a partir del día de víspera de la salida de New York, del contrato original de la cual no haya gozado, y le serán pagados sus gastos correspondientes, además de su sueldo íntegro durante este periodo, como queda especificado anteriormente, dado que la licencia no fuera concedida durante el último mes de servicios del comandante Spears estará presente en el Perú para instruir a su sucesor;

SÉTIMO

En caso de no renovarse el presente contrato, al vencerse los dos años en él convenidos, el Gobierno del Perú le pagará al comandante Spears, para su regreso a los Estados Unidos, una suma igual a la que se le abonó para su viaje al Perú. En caso de renovarse, esta suma, será abonada, solamente, a la terminación final del servicio en el Perú.

OCTAVO

En caso de que el presente contrato se terminase antes del tiempo estipulado, por las causas enumeradas en los párrafos (a), (b), (c) y (d), de la cláusula seis del mismo, el Gobierno del Perú, abonará al comandante Spears, para sus gastos de viaje de regreso, solo la parte proporcional a un tercio del haber anual del tiempo que haya servido en la Marina peruana, bajo este contrato, al periodo completo estipulado en el mismo. Si el presente contrato se terminase por la causa enumerada en el párrafo (e) de la cláusula seis del mismo, el comandante Spears, perderá todo derecho, y lo renuncia desde ahora, al pago de sus gastos de regreso a los Estados Unidos;

NOVENO

El Gobierno del Perú, reconoce y delega en el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos, para cuyo efecto procederá este de acuerdo y con aprobación del Ministro de Marina y Aviación, la facultad disciplinaria de apreciar y determinar cualquier violación o incumplimiento de los términos de este contrato;

DÉCIMO

Es entendido y convenido, entre las dos partes contratantes que en el caso de que la República del Perú se vea comprometida en una guerra civil o nacional, no se obligará al comandante Spears a tomar parte en ella;

UNDECIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente contrato se efectuará en los Estados Unidos, en la moneda corriente de ese país, y en el Perú en la moneda nacional peruana, corriente en plaza; al tipo de cambio vigente entre ambos países al adeudarse dichos pagos.

El contralmirante
A. G. HOWE
Jefe del Estado Mayor
General de Marina
W. O. SPEARS
Captain U.S.N.

J. G. GUNNELL

CONTRATO

Reunidos los infrascritos en el Ministerio de Marina y Aviación del Perú, de una parte el contralmirante Jefe del Estado Mayor General de Marina, don A.G. Howe, autorizado para celebrar este contrato, en representación del Gobierno del Perú, y de la otra parte el capitán don John Henry Gunnell, del Supply Corp. de la Marina de los Estados Unidos, por sí y como miembro de la Misión Naval que el Gobierno de los Estados Unidos autorizó por ley dada, por el Congreso el 5 de junio de 1920; han venido en celebrar el siguiente contrato de locación de servicios.

PRIMERO

El Comandante John Henry Gunnell desempeñará diligente y estrictamente los deberes y obligaciones de un capitán de navío de la Marina del Perú, y se someterá y cumplirá las órdenes que reciba del Presidente de la República, el Ministro de Marina y Aviación, los miembros de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú y de los Jefes de la Marina del Perú de mayor jerarquía que la suya; en conformidad con las leyes, reglamentos y disciplina de la Marina del Perú.

SEGUNDO

El comandante Gunnell tendrá bajo sus órdenes a los Jefes y Oficiales de grado y rango igual o inferior al suyo, y a las clases y marineros de la Marina

peruana; debiendo aquellos y estos, cumplir las órdenes que imparta; de acuerdo con las leyes, reglamentos y disciplina en vigor de la mencionada Marina;

TERCERO

El haber anual del comandante Gunnell será de $ 8 000 moneda americana, suma que le será abonada por el Gobierno del Perú, por trimestres adelantados a partir del 13 de marzo de 1929, durante dos años, por cuyo término se estipula este contrato;

CUARTO

Al presente se le entrega al comandante Gunnell, por el Consulado General del Perú en New York, la suma de Dos Mil seiscientos sesenta y seis dólares, sesentaisiete centavos ($ 2 666,67), correspondientes a la tercera parte del sueldo de un año, para Gastos de viaje de dicho comandante y su familia desde Washington D.C. al Callao y para el transporte de sus muebles, enseres y establecimiento en el Perú;

QUINTO

La entrega a que se refiere la cláusula anterior se hace conforme a las leyes del Servicio Diplomático y Consular vigentes en el Perú, por haberse convenido en asimilar a los Oficiales de la Misión Naval Americana a los funcionarios Diplomáticos del Perú y en que disfrutarán de los derechos y privilegios de tales;

SEXTO

El presente contrato se celebra por el término de dos años a partir del día de la víspera de la salida de New York, del comandante Gunnell, y será obligatorio durante ese periodo para ambas partes contratantes, y no podrá terminarse, sino por una de las siguientes causas:

a. En caso de que le sobreviniera al comandante Gunnell incapacidad física, comprobada por el Ministro de Marina y Aviación del Perú, previo informe de los especialistas;
b. Por aviso anticipado de tres meses dado por una cualquiera de las partes contratantes a la otra;
c. Por acuerdo mutuo entre las partes contratantes;
d. En el caso de una guerra nacional o civil, en que pueda llegar a comprometerse la República del Perú;
e. Por incumplimiento o contravención de las condiciones estipuladas en este contrato;

SÉTIMO

Durante la vigencia del presente contrato el comandante Gunnell, tendrá opción a una licencia de un mes cada año, con permiso para dirigirse al lugar que él elija, con el consentimiento del Ministerio de Marina y Aviación del Perú. Para sufragar los gastos de dicho viaje, el comandante Gunnell tendrá derecho cada año, a la suma de $ 888,88 (Ochocientos ochenta y ocho dólares, ochenta y ocho céntimos), y al pago de sus sueldos durante el periodo de licencia. Esta licencia, lo mismo que los gastos de viaje correspondientes, será acumulativa. Al término de los dos años estipulado en este contrato, y por mutuo acuerdo de ambas partes, el Gobierno del Perú podrá renovarlo por un año más, teniendo entonces el comandante Gunnell derecho a un mes adicional de licencia, bajo las mismas condiciones especificadas más arriba, y con derecho a la suma de $ 888,88 (Ochocientos ochenta y ocho dólares, ochenta y ocho céntimos), y al pago íntegro de su sueldo durante este periodo. Al renovarse el contrato, o en cualquier otro momento posterior, elegido de común acuerdo entre el Ministerio de Marina y Aviación y el comandante Gunnell, este último tendrá derecho a gozar de la licencia concedida, junto con la parte de licencia correspondiente al periodo del contrato original de la cual no haya gozado, y le serán pagados sus gastos correspondientes, además de su sueldo íntegro durante

este periodo, como queda especificado anteriormente, dado que la licencia no fuera concedida durante el último mes de servicio del comandante Gunnell con el Gobierno del Perú; siendo entendido, que el comandante Gunnell estará presente en el Perú para instruir a su sucesor.;

OCTAVO

En caso de no renovarse el presente contrato, al vencerse los dos años en el convenidos, el Gobierno del Perú le pagará al comandante Gunnell, para su regreso a los Estados Unidos, una suma igual a la que se le abonó para su viaje al Perú. En caso de renovarse, esta suma, será abonada, solamente a la terminación final del servicio en el Perú;

NOVENO

En caso de que el presente contrato se terminase antes del tiempo estipulado por las causas enumeradas en los párrafos (a), (b), (c) y (d), de la cláusula seis del mismo, el Gobierno del Perú, abonará al comandante Gunnell, para sus gastos de viaje de regreso, sólo la parte proporcional a un tercio del haber anual del tiempo que haya servido en la Marina peruana, bajo este contrato, al periodo completo estipulado en el mismo. Si el presente contrato se terminase por la causa enumerada en el párrafo (e) de la cláusula seis del mismo, el comandante Gunnell perderá todo derecho, y lo renuncia desde ahora, al pago de sus gastos de regreso a los Estados Unidos;

DÉCIMO

El Gobierno del Perú, reconoce y delega en el Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos, para cuyo efecto procederá este de acuerdo y con la aprobación del Ministro de Marina y Aviación, la facultad disciplinaria de apreciar y determinar cualquiera violación o incumplimiento de los términos de este contrato;

UNDÉCIMO

Es entendido y convenido, entre las dos partes contratantes, que en el caso de que la República del Perú se vea comprometida en una guerra civil o nacional, no se obligará al Comandante Gunnell a tomar parte en ella;

DUODÉCIMO

El pago de los haberes estipulados en el presente contrato se efectuará, en los Estados Unidos, en la moneda corriente de ese país, y en el Perú en la moneda nacional peruana, corriente en plaza; al tipo de cambio vigente entre ambos países al adeudarse dichos pagos.

El contralmirante
A. G. HOWE
JOHN H. GUNNELL
Captain of the Supply Corps U.S.N.

ANEXO 5

La iniciación de la Escuela Naval del Perú
Por el capitán de fragata Germán Stiglich

En el Perú, la formación legal de profesiones como la de la Marina, y sobre todo la de Guerra, durante el Virreinato, era lógico que se dejase solo para los españoles e hijos de españoles en España. Pero casi al finalizar los trescientos años dentro del dominio de España, se nombró para el Perú dos virreyes marinos, Guirior y Taboada. Fueron ellos los que, por iniciativa propia, sentaron, entonces, las bases de la organización naval en el Perú, nacionalidad que tenía como se sabe, litoral más extenso que el actual.

Gobernaba en España Carlos III. En el Perú era virrey, desde el 17 de julio de 1776, don Manuel de Guirior, quien, antes de venir al Perú, había sido brigadier jefe de un apostadero de su país. Guirior, después de darse cuenta del ambiente nacional y de recibir autorización de su monarca, el año 1778, organizó en nuestro país las Matrículas, precisamente tal y como regían en España. Hasta entonces no había habido por acá inscripción formal de profesiones, u oficios marítimos. El trabajo y las dedicaciones eran libres. Guirior abrió libros por especialidades y expidió títulos facultativos, desde los de pescadores hasta los de prácticos de costa.

Guirior alentó también a muchos padres de familia, ricos o nobles, a mandar sus hijos a las escuelas de Náutica de su país, y para ello consiguió las mismas facilidades que a los jóvenes nacidos en España. Personalmente los despachaba, recomendados a sus amigos. Y el número fue cada vez en aumento. Los criollos, sin mayores proporciones e influencias, aprendían por acá a fuerza de navegar, y no faltaron después, pilotos peruanos, de esta categoría, en diversas partes del mundo, como lo estamos probando en las Crónicas de la Marina del Perú.

Muchos de los recibidos en España, encariñados con la ciencia, con el brillo de las armas o con el lujo de la Corte, se quedaban por allá al servicio de la Marina Real, viniendo algunos al Perú en las naves de guerra, a ruego e influencias de sus parientes. Con ellas mismas se regresaban. Y es así como vemos que, más de un peruano, figura en la nómina de los marinos españoles por esas épocas.

Guirior, en el paso que daba ahora, con la creación de las Matrículas, sentaba los fundamentos de la afición estable a la Marina. Por esto, Guirior es un virrey que siempre debemos recordar con gratitud. Además, siempre se enorgullecía de su permanencia en el Perú, y no creyó estar bien felicitado cuando se le congratuló, después, por su ascenso a ministro de Marina. Dijo que más feliz se sentía acá.

Ese virrey dividió a los navegantes en dos categorías; prácticos de costa y prácticos de puerto. Los primeros se subdividían en "prácticos de número"

si por su experiencia y largos servicios, comprobados en examen, revelaban aptitud, los segundos, o sencillamente prácticos, eran los que navegaban en los lanchones de una vela, en balandras, queches y místicos. Los prácticos de puerto eran los que salían a recibir a los buques frente a las radas, haciendo las recaladas y tomando los fondeaderos de acuerdo con la autoridad marítima. Fue desde entonces que, ante el capitán de Puerto, se certificaba la condición de esos profesionales para tomar embarques.

Las exigencias del servicio, el desarrollo del comercio, y, a la vez, el progreso de la capital, hicieron que antes de mucho, es decir a los trece años, el nuevo rey Carlos IV, ordenara, a insinuación del ahora virrey Taboada, la creación del Apostadero del Callao, con su personal y buques anexos, ya de guerra. Fue esto el 4 de noviembre de 1791, por Real Orden. Hacía poco que el sabio marino Malespina, el 21 de mayo de 1790, había llegado al Callao, después de haber recalado en muchas radas nuestras haciendo estudios hidrográficos. Malespina dejó el Callao para seguir su estudio por el Norte de nuestro litoral, el 20 de diciembre de ese mismo año.

El Rey había aprobado, junto con la creación, como se ha dicho, del Apostadero, otra iniciativa de Taboada, la constitución de la Academia de Pilotaje. De esa fecha, 4 de noviembre de 1791, arranca por consiguiente la historia de la Marina Republicana del Perú, no solo porque de ahí se originaron sus primeros marinos "facultativos", formados en nuestro propio suelo, con su primer Maestro (como se llamaba entonces a lo que hoy se llama Director), un moqueguano, el capitán de navío y jefe del Apostadero don Agustín de Mendoza y Arguedas, sino porque ese Instituto rivalizó, desde el primer momento, con los de las mejores profesiones del país, tanto por la calidad de sus discípulos como los bienes inmensos que él aportó al país.

La Escuela funcionó al lado del cuartel de Los Desamparados, en Lima, y en cuatro piezas que antes habían formado parte del mismo cuartel. Ubicándola con más exactitud, estaba por el sitio que hoy ocupa el Comedor de Cristales del Palacio de Gobierno, pero con salida a la calle de Los Desamparados. Contiguo y por el respaldo había un canchón, donde los soldados del Cuartel de Policías repasaban sus toques de corneta y tambor.

Profesores primeros de la Academia fueron: los oficiales hidrógrafos Andrés Baleato y José Moraleda, además de los oficiales que, por sus luces y dedicación, en la Capitanía del Callao y en los barcos adscritos del Apostadero, eran designados por el Jefe de este. Entre los discípulos aprovechados de esta Academia, anteriores a la independencia Patria, se puede mencionar a José Gregorio Paredes, que después fue Cosmógrafo Mayor del Reyno, catedrático de Matemáticas de la Universidad Mayor de San Marcos y autor de muchos libros relacionados con estas ciencias; su hermano Joaquín Paredes, otra competencia; José Boterín, una de las figuras después, más notables de la Marina Peruana de Guerra; Manuel García que fue fundador de la Escuela Naval de Chile y su primer Director; Esteban Salmón, que llegó a capitán de navío, fue subdirector de la Academia y muchos años diputado; Eduardo Carrasco, insigne patriota, diputado y el primer Director de la Academia, cuando ya el Perú se declaró libre; Damián Alzamora, que llegó después a capitán de fragata; Juan Elcorrobarrutia, que llegó a capitán de navío y fue un gran navegante; José María García, que, como Carrasco llegó a contralmirante; Manuel De La Haza, Manuel Sauri, Juan Iladoy, Manuel Loro, José Gabriel Palacios, Tomás Ríos, Pedro Vásquez de Velazco, José María Arriola, y, además, otros que prefirieron dedicarse a la Marina Mercante, en nuestro país y fuera de él.

Todos los marinos que acabamos de mencionar por sus nombres eran ya marinos formados, diplomados y con servicios prestados cuando el Perú recibió por primera vez a Cochrane y a San Martín. Ya, después, mencionaremos, cuando nos ocupemos de los orígenes de la marina de comercio del Perú, los nombres de tanto otro marino mercante de nacimiento que perteneció a ella, entonces.

Recordaremos también, como actos de justicia, pues sus servicios a su patria fueron no menos valioso, los nombres de otros marinos peruanos que, recibidos de tales en las Academias de España, figuraron notablemente, después de la Jura: fueron estos, en lo que da nuestra investigación; Manuel Químper, nacido en el Callao y oficial de la Armada en España; Ramón Azcárate, de la Escuela de Nobles de Vergara y compañero de estudios del argentino Manuel Blanco Encalada, que, como él y como Pedro José Faura, fueron profesores, de jóvenes, en la Academia de Lima; Eugenio Cortés, después contralmirante, e Ignacio Mariátegui, que llegó a contralmirante y fue Director, desde joven, por su competencia, de la Escuela Central de Marina.

Por este tiempo llegaron a terminarse en España las nuevas Ordenanzas Generales de la Armada, que el rey firmó el 8 de marzo de 1793. Ellas llegaron al Perú en 1794, cuando nuestro país comenzó a tener lo que puede decirse, una Marina propia, al estilo de lo que recién, hace poco, ha establecido Inglaterra con Australia y Canadá. Esos buques, *Peruano* y *Limeño*, dan, así, el punto de partida para señalar, el cómo y hasta que límites avanzaron los conocimientos navales de los personales que más tarde constituyeron, no sólo renombrados pilotos e hidrógrafos, sino hábiles y osados jefes de Marina militar. Eso sí muchos de ellos se mantuvieron en su ser, realistas, y no tomaron parte algunos en la campaña de la emancipación política del país, sino cuando la República quedó perfectamente establecida.

En 1797, por razón de premio al mérito, ya era director de la Academia el teniente Andrés Baleato, y fue quien dirigió también el levantamiento del plano de Pisco, encargándolo hacer a los pilotos Gregorio Piñeiro y Domingo Agustín Gómez, de la misma Academia. Baleato para el Perú, y especialmente para la Marina, debe ser un nombre no solo recordado con respeto, sino venerado. En la Academia se corregía y pasaba al papel los trabajos de esta índole, y en dibujo previo eran mandados al Depósito Hidrográfico de Madrid, para su inspección y distribución a los navegantes.

En 1802 era director de la Academia y jefe del Apostadero el capitán de navío don Tomás Ugarte. Además del *Peruano* y del *Limeño* tenía a sus órdenes la corbeta *Extremeña*. Los trabajos hidrográficos y los informes sobre nuestra costa se habían multiplicado, y es así como en 1805, Ugarte, termina, con oficialidad española y peruana, los primeros Derroteros seccionales del Callao a los puertos e islas de las costas de Chile, y en forma particular a Chiloe y regreso y del Callao a Panamá y regreso, dos obras necesarísimas por entonces y que levantaron muy alto el prestigio no solo de la bandera bajo la cual fueron hechos, y no el de los hombres que ayudaron en tal obra de bien.

En el Perú, el deseo de ser libres decididamente comenzaba a manifestarse por todas partes. Las conspiraciones, los intentos revolucionarios, las sublevaciones de los pueblos, todo revelaba que el país había asimilado nuevo ideales, pero estaba aplastado por un ejército fuerte, y por un rigor político tan terrible que todo fracasaba. La Academia, no obstante, dejó de funcionar, y aún en 1819, a la presencia de Cochrane como antes, cuando estuvo por acá Brown, siguió produciendo personal. Como se necesitaba.

ANEXO 5

Más de uno se habrá preguntado o se preguntará ¿Qué hubo que ocupar a extranjeros durante tanto tiempo en la formación de la marina peruana habiendo oficialidad nacional? Pues sencillamente, porque la independencia vino por mar, con extranjeros. Cochrane nos trajo extranjeros por decenas. Muchos de ellos después al declararse el Perú libre, se quedaron entre nosotros, porque San Martín les ofreció buena situación, y, como él mandaba discrecionalmente y se luchaba por una causa noble, hubo de seguirse al impulso dado por San Martín para formar patria. Por otra parte, muchos marinos estaban diseminados por diversos países del globo, otros pertenecían a la causa realista y no pocos eran perseguidos por tenérseles como sospechosos del realismo.

Así llegó el 18 de julio de 1821, fecha en que Lima juró su independencia. Así también llegó el 21 de setiembre de 1821, que fue cuando los coroneles Diego Orúe y Francisco Zárate izaron la bandera peruana en los torreones de Manco Cápac y de la Patria. Ya teníamos con esto para la Patria el puerto del Callao.

Se sucede entonces la fecha 1º de noviembre del mismo año, que debería ser la fecha clásica de la Escuela Naval. En ese día quedó nombrado maestro (hoy director) de la Academia Náutica, Eduardo Carrasco, que hasta entonces durante el Virreinato, había sido 2º maestro de ella. Este marino peruano era entonces teniente 1º. Su capacidad profesional era perfectamente reconocida, y hemos de ver, cuando hagamos en forma especial su biografía, su mentalidad, su interés, su patriotismo y su labor particular.

Desde que se estableció la Escuela, cada joven al ingresar recibía, de hecho, el título de guardiamarina. Dieciséis, de los veintidós jóvenes que se presentaron primero, pretendiendo ser marinos fueron aceptados. El 23 de ese mismo mes de noviembre, el ministro de Marina Bernardo Monteagudo, fundador entusiasta de la Academia, devolvía al Comandante General de Marina Luis de la Cruz los 16 memoriales (como se llamaba entonces a las solicitudes de ingreso) aprobados. Otros cuatro jóvenes se le presentaron a Monteagudo después, y este ministro los mandó con sus cuatro memoriales donde Carrasco, para que este "expida en uso de sus facultades, los correspondientes nombramientos". Los pretendientes ya se llamaban "candidatos".

El ministro Monteagudo, a una consulta del Comandante General de Marina sobre si ya sabía en qué forma se iban a hacer los estudios, contestó el ministro expresando lo siguiente: "Ya se ha mandado al Maestro de la Academia, que presente el plan de instrucción que habrá de observar".

Con el fin de formar marinos mercantes, diremos, en breves palabras, que el 20 de diciembre propuso el expresado comandante general, al ministro Monteagudo, "hacer aprender el ARTE DE PILOTAJE a 10 o 12 niños de la CASA DE EXPÓSITOS". El ministro entonces contestó, el 22: "Luego que se remita la lista de ellos, se expedirán las órdenes oportunas para su embarque, en la *Montezuma* (corbeta al servicio del Estado) a efecto de que se realicen los objetos que se propone".

La Academia era un instituto de alumnos externos que concurrían a sus estudios a las horas ordinarias de la universidad. Como Carrasco, aparte de director de maestro era "comandante de pilotos", acudían a la Academia, al principio, una serie de estos con diplomas del Virreinato, y otros que estaban por terminar sus estudios para recibirse. Carrasco no admitía sino hijos legítimos.

Segundo maestro fue designado Esteban Salmón, otro marino peruano de bastantes aptitudes y muy contraído a su trabajo. Salmón con Carrasco eran muy amigos, y juntos habían firmado el acta de la Independencia de Lima.

Lo siguiente se estudiaba en la Academia:

Los cursos de Ciscar de preparación matemática y los de Vallejo en cinco tomos.

- La Geometría por Cerdá.
- La maniobra y machinas por Ciscar
- Las Ordenanzas del Servicio y de corso, confeccionadas por Montes.
- La Astronomía de Lalande, con los Almanaques de la isla de Tenerife.
- La navegación por Ciscar y las aplicaciones y métodos gráficos de Mendoza y Jorge Juan, con aplicaciones de las tablas de Mendoza, Bowditch y Callet.
- Las leyes internacionales de Toro.
- Las instrucciones de Señales de Escuadra.
- Varones ilustres de la Marina.
- Instrucción sobre punterías para los bajeles.
- La importancia de la Historia en la Marina.
- Derroteros de Magallanes y costeros de la América del Sur
- Juicios Militares.
- Matrículas de Pilotos.

Como se ve, con esto tenían lo suficiente nuestros candidatos para resultar excelentes marinos. A parte de que sus campañas, en plena época de guerra, por una causa noble, realzaban de fijo su personalidad, haciendo conocer a los mejores y eliminando a los que no podían surgir, por ineptitud de ellos mismos. Esos mismos estudios habían hecho los marinos peruanos ya formados, y a quienes hemos mencionado más arriba. Como al inaugurarse la Escuela había alumnos antiguos, continuaron estos sus estudios.

De instrumentos había un teodolito con su pie, cronómetros, compases sueltos y una buena mapoteca, aparte de que se disponía de una buena esfera celeste y de otra terrestre, modelos de buques y arboladuras y una biblioteca muy regular.

Salmón llevaba el Detall y la Caja de la Academia, siendo a la vez, secretario. Clases había todo el año. Todos los jóvenes alumnos tenían sueldo, que se llamaba de "desembarco", y, cuando el gobierno los embarcaba, por necesidades del servicio, lo que tenía lugar cuando menos se pensaba, se les abonaba sueldo completo. El año escolar terminaba, en principio, en noviembre. Las notas de aprobación no tenían valores, sino que estaban representadas por la satisfacción del maestro don Eduardo Carrasco y por la exposición demostrativa de competencia final ante el Comandante General de Marina.

Con motivo de la Segunda Expedición del Sur a Intermedios, todos los alumnos fueron embarcados y, el 4 de junio de 1822, terminado el objetivo inmediato de la campaña esa, el Comandante General de Marina le decía al de la Escuadra: "Está la Escuadra con considerable cantidad de guardiamarinas y, muchos de ellos sin tener ni principios de matemáticas, de lo que resulta que son inútiles en los buques. Me parece conveniente que queden en tierra estos, y se vayan instruyendo, ínterin se afianza la Academia. Así se lograría el adelantamiento de esos jóvenes; al mismo tiempo que el Estado no sufre el desembolso de los sueldos $ 50 que cada uno goza embarcado, o, al menos, que los que han sufrido sus exámenes y que han sido considerados aptos, gozan del privilegio del sueldo de embarcados, por ser útiles. Los demás el de desembarcados, por no tener destinos en los buques". El ministro dispuso en ese mismo día que las cosas se resolviesen en la forma que se proponía por el comandante general.

En consecuencia, quedaron en la *Protector*, por más adelantados, lo siguiente:

- Manuel Ignacio Vivanco, que después fue jefe de la Nación.
- Juan Bautista Pazos, que murió antes de terminar sus estudios.
- Juan José Panizo, que llegó a capitán de navío y tuvo mando de Escuadra.
- Joaquín Aguirre, que llegó a teniente segundo y en esta clase se retiró.
- Vicente Granados, que no llegó a terminar sus estudios.
- Manuel González Pavón, que llegó a tener fama de una gran competencia profesional.
- Andrés Garrido, que terminó sus estudios y era muy ambicioso.
- Manuel Morales, que murió cuando en Guayaquil se incendió el buque de Guise.
- José Enríquez, que prefirió la carrera mercante y
- José Francisco Araujo, que terminó sus estudios y después paso a la mercante.

Pasaron a tierra:

- Rafael Soto, que hizo toda la campaña hasta 1830.
- Manuel Ross, que terminó sus estudios y se fue a Chile.
- Juan Manuel Bazán, que no terminó sus estudios.
- Ramón Valencia, que llegó a capitán de fragata y era muy valiente.
- Juan Fernández Víctorez, que tampoco terminó y prefirió continuar en el ejército.
- Antonio D'Oyhararte, que llegó a teniente 2ª
- José María Salcedo, que llegó a capitán de navío e hizo importante papel.
- Juan Martín de la Rosa, que llegó a capitán de navío.
- José Ubiña, que no figuró.
- Manuel Carrasco, que terminados sus estudios pasó al Ejército, llegando a coronel.

Todo este personal lo tuvo a sus órdenes Blanco Encalada, y fue el quien se quedó con los de la primera serie, para continuar la campaña. Así se tiene pues el primer personal que se armó después de la jura.

El 14 de febrero de 1823, la Academia de Náutica tenía los siguientes alumnos:

- Cosme Alzamora, que después llegó hacer capitán de corbeta.
- José Salmón, que no llegó a terminar.
- Manuel Laines, que tampoco surgió.
- Agustín María Arriola, que llegó a teniente primero y fue una competencia.
- Juan Geraldino, que llegó a capitán de corbeta.
- Juan Ribeiro, que dejó sus estudios de Marina.
- Antonio Cabieses, que prefirió después ser marino mercante en Chile.

En 25 de setiembre de 1823 ingresaron:

- Andrés García, que no surgió y
- Juan Corrochano, que llegó a capitán de navío.

Sucedía ahora que, en Chile, recién en este tiempo se fundaba en serio la Escuela Náutica. En 1818 se intentó, pero sin resultado, por razón de la campaña naval y de la pobreza que se sucedió en ese país y que obligó a disponer de Blanco Encalada y de Francisco Díaz el director, los que debieron darle impulso. Ahora bien, en este año 1823, el gobierno de Chile, aprovechando que

en Valparaíso el teniente de fragata Manuel García, como oficial del bergantín *Congreso* que acababa ahí de naufragar y que fue rescatado al naufragio gracias a él, lo inquietó para que fundase en Valparaíso la Escuela con el cargo de director de ella. En Chile se había apreciado debidamente la labor de este marino peruano, que efectivamente fue la mejor en el salvamento de la nave. Fueron 16 los buques que naufragaron y que no pudieron ser sacados de su encallamiento. Manuel García fundó, pues, la Escuela Militar de Chile y ahí estuvo tres años formando marinos.

La Escuela, por indicación de Eduardo Carrasco, en 1823, pasó al Callao. Ahí estuvo hasta que los Castillos fueron entregados a los españoles por la traición de Moyano. Fue entonces que Carrasco cayó prisionero y remitido bien custodiado, por tierra, al lago Titicaca por los realistas. Salmón subdirector, valiéndose de mil ardides y ocultándose, salvó los intereses del Estado y de la Marina de manos de Moyano. Retuvo todo lo que pudo en su poder, y se salvaron así de caer, muchos artículos, evitándose el que se perdieran en el Callao. Salmón, en esa noche terrible del 26 de febrero de 1824, en persona cargaba, disfrazado, todo lo salvable y lo mejor es que figuraba entre los que saqueaban propiedades.

Ya a salvo Salmón y restablecida la normalidad, fue nombrado director accidental, el 24 de enero de 1825. Es entonces que pidió la aprobación del Reglamento trabajado por el benemérito capitán de fragata Eduardo Carrasco. Al hacerlo le decía al ministro: "Él hará ver a U.S., cuan sublimes son los conocimientos de ese singular marino peruano Eduardo Carrasco, y cuánto fue el interés que tomó en el progreso y adelantamiento del Cuerpo a que pertenece. Tampoco se le ocultará a U. S. H. la destreza con que aviva la ambición de los profesores y los estimula a que se contraigan con el mayor empeño a la enseñanza. El carácter que da a cada uno, y los premios que promete por cada alumno aprovechado, es sin duda, un agente poderoso para halagar sus corazones. Solo así podrá lograr el Perú que su Marina llegue al grado de perfeccionamiento que debe tener cuyo objeto no conseguirá jamás si U. S. H. no le dispensa su alta protección, haciendo en esto la manifestación de aprecio que le merecen las luces de quien es hijo predilecto".

El 15 de febrero de 1825 ingresaba a la Academia un jovencito de aspecto débil y que comenzó a distinguirse por su inteligencia y contracción. Era Manuel Villar, que empezaba la Aritmética. Llegó, todos los saben, a ser la figura culminante de Abtao.

Salmón tenía una particularidad, la de no mentar para nada a los no aprovechados. Para él, como que no existían. Ni entraban en las listas. Para entrar a los salones de estudio, entraban de cola. Para sus lecciones eran oyentes. Para todo decía "que no tenían voz ni voto".

Rescatado Carrasco a su libertad, después de Ayacucho y de la capitulación de Arequipa, se reincorporó a su puesto el 5 de marzo de 1825. Salmón, que trabajaba una Diputación, pidió su retiro el 7 de junio de 1825, y Carrasco le decía, a propósito de ello al ministro: "Me es absolutamente necesario hacer presente a U.S. lo sensible que sería al Cuerpo la separación de este oficial. La falta de él no es posible repararla, así por sus conocimientos facultativos como por su contracción e incesante trabajo, pues, a más de las labores propias a su destino, desempeña a satisfacción cuantas comisiones me confiere el Supremo Gobierno. La muerte del 1er. teniente don J. M. Arriola ha imposibilitado más aún encontrar quien pudiera suplir la falta de Salmón, pues era el único profesor con quien contaba la Escuela. Esta, en lugar de ir mejorando, iría muy

pronto a su último fin si logra separarse mi ayudante, y aún yo mismo me veré casi impedido de servirla por la falta de este recomendable oficial, y porque hasta ahora no se ha accedido a la propuesta que he hecho para profesor, en don Ignacio Mariátegui. No es posible tampoco hacerlo perecer en el ridículo sueldo de que disfruta, y, por tanto, lo pongo en la consideración de U. S. para que se sirva ordenar que se le acuda con lo que por Ordenanza le corresponde, evitando así que la Armada pierda uno de sus mejores oficiales". Indirectamente pedía pues, ahora, el ascenso de Salmón.

En sustancia, Salmón, mientras todos habían conquistado ascensos, él se la pasaba sin ser recordado. Y nadie sabía todo lo que él sabía. Era un caso muy criollo. Ya compañeros suyos estaban de capitanes de corbeta y él no pasaba de alférez de fragata. Entre Carrasco que no lo soltaba, el Comandante General de Marina que decía que estaba en su puesto y los halagos de aquí y de allá se la pasaba. Fue, en vista de esto, que Salmón, abriendo los ojos, pensó en ver ya por sí. Contribuía a su situación, el hecho de no haberse podido restituir a Lima cuando la caída de los Castillos. Tampoco se presentó a Rodil, por permanecer oculto, para tener libertad de escaparse no bien pudiese. Y esto sucedió tarde, desgraciadamente, para él.

Las incidencias de la guerra, o sea el alistamiento de numerosas tropas en Lima para hacer rendir a Rodil, hicieron que el local de la Academia de Náutica en Lima fuese invadido, en parte, por gente extraña y redujese espacio para los salones de estudio. El local donde funcionaba ahora la Escuela era el Palacio mismo de Gobierno, o sea el lado de Desamparados que hemos mencionado, en el cuartel del mismo nombre. Habían reducido el local a solo dos habitaciones. Carrasco decía al respecto: "que una multitud de mujeres habían ocupado la Academia y habían formado ahí un vínculo tal, que no podía él arrancarlo, y que ni aún el mismo gobierno anterior". Carrasco continuaba: "Como U.S. se ha propuesto proteger este útil establecimiento, cuyas labores van aumentándose con la admisión sucesiva de alumnos, es de absoluta necesidad darle toda la extensión posible y distribuir las clases de enseñanza con el mayor orden para hacer el progreso y adelantamiento de los jóvenes cursantes. Para estos es necesario dividir el edificio que ocupamos y que dio el virrey Abascal, en departamentos, de los cuales cada uno tenga un particular objeto, metodizando de este modo un Colegio que debe ser la base de nuestra Marina".

Carrasco, en mayo 26 de 1825, pedía a parte de la Sala de la Biblioteca Nacional con su aula de Latinidad algunos muebles y la refacción de otros antes de iniciar las labores escolares del nuevo año, y se le dio todo al día siguiente. El 9 de junio de ese mismo año, hacía Carrasco un nuevo y extenso pedido de artículos, instrumentos, libros y planos, útiles de dibujo, de astronomía y de navegación. Carrasco, al fin del pedido, hacia la siguiente observación: "Al formar este pedido no solo se ha tenido presente las necesidades de la Escuela sino, también, las de la Escuadra".

"Esta debe tener sus instrumentos, libros y planos de dotación, costeados por el Estado, y los oficiales los de su propiedad, que adquieran con su dinero, y así es que, para proveer a estos diversos objetos, con la economía posible, consultando las circunstancias, se pide de algunos artículos de uso más común mayor cantidad de la necesaria para la dotación de aquella, y expender el exceso en el Depósito de esta Escuela, entre los oficiales de la Armada y mercantes o particulares, aumentando su costo proporcionalmente, con el de los reserva para si el Estado. Este árbitro, además de proporcionar a la Escuela y a la Armada los artículos de su dotación, con muy pequeño costo o gratis, también franquea

los mismos a los demás individuos que los necesitan, a precios equitativos y, continuando del mismo modo, haciendo remesas anuales a este Depósito, por medio de apoderados, de las especies que se indiquen, vendidas aquí con un pequeño aumento sobre los principales de Europa, quedará un fondo con que podrá contar la Escuela para sus gastos accidentales, sacando siempre libres los renglones que saque para su uso".

"El proyecto indicado no tiene nada de quimérico, pues lo hemos visto realizado en la Academia de Pilotos Mercantes que dejaron regularmente establecidos los españoles, a la que remitía todos los años el Depósito Hidrográfico de Madrid, competente número de ejemplares de las obras que allí se publicaron para que aquí acudiesen y se vendiesen de su cuenta".

Como se ve, por todo lo últimamente dicho, hay un rasgo de cumplimiento del deber en Salmón, digno de ser imitado. Al mismo tiempo, otro rasgo de caballerosidad al presentar y recomendar el original Reglamento confeccionado por su jefe, Carrasco, sin alteraciones. Después, se descubre, que en esa Academia había interés por enseñar e interés por aprender. Se ve optimismo, se desea el progreso, se suplica apoyo en buenas formas y se anhela una gran Marina para el Perú. Salmón, a su vez, tenía su modo de ser, moderno en cuanto a que, quien, por ejemplo, deseaba ser marino, lo fuese de una vez, y, por eso dejaba, de su cuenta a los que habían entrado a la Academia en un acto de inconciencia y sin aptitudes; para que no obstruyesen el avance de los otros.

"De gran mérito también es la defensa que el superior hace de su subalterno, Salmón; pero es de censurar que nada hubiese hecho antes ese mismo superior, Carrasco, por aliviar la condición del subdirector, que, con tiempo en exceso y méritos para el ascenso, progresando todos sus compañeros y cargados de familia, lo que revela en cierta documentación íntima, le dejase indolentemente en el insignificante rango de alférez de fragata". Pero esta falta de Carrasco no era sino culpa del medio y, si se quiere, de la propia modestia de Salmón. Carrasco era de líneas generales, de grandes rasgos. Quería mucho a su Academia, y más le preocupaba una adquisición de libros o de instrumentos que la visión de los hombres. Continuamente le veremos en esta orientación; peleando, casi con los Ministros, tan solo por una u otra cosa para su Escuela. Por esto Salmón, al fin, se apartó de la Escuela y la dejo del todo. Y la Academia perdió mucho con esa ida. Lo hemos de ver.

Una doctrina que también se desprende de lo dicho es la convicción de Carrasco, de que los jóvenes solo deberían embarcarse cuando ya tuviesen algunos conocimientos. Él quería algo más. Que solo se embarcasen en su último año cursado de estudio. Y en esto estaba enteramente en contra del modo de ser de Guise, que los quería desde muchachitos a bordo para formarlos ahí, sobre el mar, todo el tiempo y sin pisar tierra. Por estas ideas, en más de una ocasión hubo entredichos de oficios entre Carrasco y Guise, entredichos que eran para bien de la Marina, pues se estimulaba Carrasco y se esforzaba Guise, porque este marino formó, también a su modo, otros guardiamarinas a bordo, que no resultaron malos tampoco.

Se ve en Carrasco, también, ese deseo lógico de que el personal de la Armada tuviese los útiles de su profesión. Hoy mismo, 100 años después, vale la pena apoyarse en el modo de pensar del primer Director de la Academia. Se ve también que, en tiempo de los españoles, las cosas marchaban bien y se contemplaban las conveniencias de su Escuadra, teniendo en cuenta el futuro. Y si no, ahí está ese Apostadero del Callao, entonces de nada carecía y tenía todo en grandes cantidades. Ahí están hasta los esfuerzos de sus corsarios, que

hacían milagros, en el abandono de que se les tenía cuando no les venía nada de España.

Con fecha 20 de marzo de 1826, por resolución de Bolívar, a insinuación del Comandante General de Marina don José Pascual de Vivero, pasaban, una vez terminada la campaña más activa, a la Academia, a completar sus conocimientos teóricos, los alféreces de fragata de la Armada:

- Ramón Valencia, que había tenido una bonita actuación.
- José Otero, que también había demostrado arrojo.
- Luis La Riva, que ya prometía ser muy competente por lo hábil y audaz, y
- José Campusano, incorporado de servicio mercante

La Escuela había tenido un pequeño receso porque todo el personal de ella había estado en funciones en la mar, movilizando tropas del sur y activando la caída de Rodil. Fue entonces que, terminadas estas atenciones, se reabrió la Escuela Central de Marina, que, como se ve, había dejado su nombre de Academia de Náutica. Esto tuvo lugar por decreto de Bolívar en la fecha 26 de mayo de 1826.

Carrasco desde las primeras elecciones era Diputado al Congreso y por consiguiente desde antes de caer prisioneros de los realistas. Lo era con retención de la Escuela. Esto trajo como consecuencia, que, formando parte del partido de oposición a la mayor permanencia de Bolívar en el Perú, una vez terminados los fines de la independencia, tuvieron que huir declarado el triunfo de los adictos del Libertador. Y Carrasco se hizo humo, como otros políticos el 3 de agosto de 1826.

Quién llevó la noticia al Comandante General de Marina fue La Riva, a quien hemos mencionado antes, viniendo en consecuencia una citación anormal para tan importante Instituto. El Comandante General de Marina, llamado a salvar la situación, insinuó entonces la conveniencia de llamar a Manuel García que acababa de dejar la Dirección de la Escuela Náutica de Valparaíso porque no se atendía ya a lo que él pedía para su Escuela y ni se le pagaba sus sueldos, por lo que prefirió tomar el mando de una nave mercante, donde le ofrecía excelente remuneración y muchas consideraciones. Vivero le decía el 5 de agosto de 1826 al Ministro: "Manuel García es el único que considero a propósito para Maestro, y tal destino le dio la República de Chile, para su principal Academia en Valparaíso, de la que se ha despedido, estando navegando en un buque particular. Mientras tanto, quizá se consiga los servicios de Ignacio Mariátegui. Por ahora, hasta que venga uno u otro, hay que cerrar la Escuela, porque los profesores, Acquaroni y La Riva, que dictaban los cursos elementales, pasaran a ocupar puestos en mis cercanías". La Escuela se cerró, guardándose los útiles y notificando a los padres o apoderados de los alumnos, el receso obligado a las providencias que se tomaban.

Se hizo el inventario de los útiles existentes. La Escuela funcionaba en tres viviendas grandes de la casa que fue primitivamente Convento y después Cuartel de los Desamparados. Entre los papeles particulares de Carrasco nada se encontró de utilidad. El inventario lo hicieron los empleados de Hacienda J. Crisóstomo Lara, oficial tercero y Manuel Odriozola, oficial segundo. El primero por nombramiento expreso quedaba constituido en guardador.

Lo que se encontró fue lo siguiente:

Cuarto Interior

- Dos globos terrestres grandes.
- Un cajón con tres atados de modelos de dibujos, planos y cartas del

Departamento Hidrográfico de Madrid y varios ejemplares de guías y derroteros de navegación del tiempo del Virreinato.

- Seis vidrieras y una mesa de dibujo.
- Treinta y dos tomos sueltos de varias obras de la facultad marítima.
- Una caja llena de legajos de papel timbrados relacionados con la profesión marítima.
- Una mesa con varios legajos de papel y documentos de la Escuela.
- Cuatro agujas diversas de marcar.
- Seis cartas esféricas.

Cuadra de despacho

- Una fragata armada, grande, para explicación de los conocimientos teóricos sobre maniobra.
- Dos armarios con sus mesas
- Cincuenta y dos de la facultad.
- Una caja de pinturas de dibujo.
- Dos ampolletas de 15 minutos.
- Una tijera grande.
- Otra caja de colores.
- Una cámara oscura para dibujo.
- Veintiséis atados de cartas esféricas de todo el mundo.
- Veintiocho atados de papeles de la anterior Academia.
- Una mesa, un sofá y seis sillas.
- Una colección de tres libros relacionados con las Matrículas.
- Siete otros tomos diversos.
- Cinco reglas grandes, diversas.
- Dos otras pequeñas.
- Sala de Estudios
- Dos pizarras grandes.
- Diez pizarras individuales, de madera.
- Cuatro mesas.
- Cinco tinteros.
- Ocho silletas.
- Tres bancos.
- Un compás y una regla.

El 2 de diciembre de ese mismo año, 1826, Ignacio Mariátegui, después de recibir por inventario los enseres y demás material de la Escuela Central de Marina, alistaba el local. La entrega del cargo lo hizo con todas sus formalidades el Comisario Ordenador de Marina don Pablo Romero. El 15 reabría las clases Mariátegui, con gran contentamiento de los jóvenes, que habían estado perjudicándose bastante.

Con Mariátegui surgió la idea de llevar la Escuela al Callao, haciéndose campaña decidida ante el Ministro. El asunto se habría resuelto con facilidad, pero escolló porque se atacó bruscamente intereses particulares. Parece que Mariátegui, conocedor de que la Comandancia General de Marina ocupaba casa del Estado, reclamó esa casa, en vez de pedir que Vivero se le solicitase, a buenas, su desocupación. Recibido el oficio, tosco, por el Comandante General, que veía así una pretendida y violenta usurpación, se dio trazas de hacer la contra-campaña. Invocó, por escrito, el antecedente de que antes por el contrario, la Escuela para tenerla mejor amparada y vista de cerca por los Virreyes, hasta se la había llevado al mismo Palacio de Gobierno, y que de no estar en el mar, debería continuar donde estaba, porque la casa que ocupaba la

expresada Comandancia General, estaba situada en los extramuros del Callao, según decía Vivero. La consecuencia, como era natural, fue el triunfo de Vivero, ordenándose que se detuviese el asunto, esperando que se viese algo mejor, es decir, otra casa para la Escuela. Mariátegui, parece también, que, como escobita nueva, no quería bien a Salmón no había hecho, en su tiempo –cuando como subdirector salvó los artículos de la Academia– entrega completa de lo que correspondía al Instituto, sino con ciertas cosas de menos, que demostraban diferencia en inventarios.

Entre las cosas esas figuraban:

- Los trabajos y cartas levantadas de la costa del Norte del Perú, trabajo que en parte había correspondido hacer a Mariátegui.
- Rectificaciones de las costas de América, comunicadas al Depósito Hidrográfico entre 1810 y 1813.
- Apuntes de marcaciones en el Perú
- Variaciones magnéticas observadas desde 1799 hasta 1806.
- Descripciones y noticias de las costas N. y S. del Perú.
- Dos planos.
- Un juego de cuarterones.
- Una caja de aparatos magnéticos.
- Un reloj de bolsillo.
- Dos cajitas de tinta china.
- 144 legajos de Ordenes Reales.

Por supuesto que inmediatamente hizo el Ministro iniciar una investigación muy seria. Salmón era hombre que hasta pecaba de honrado. Siempre, como se dice, estaba, por esto, a la cuarta pregunta. No tenía casa comprada con sus economías, ni gastaba lo que no ganaba. Cuando Guise lo pidió para su Secretario, poco después, le decía al Ministro; "Es preciso que se le socorra, pues me consta su estado lamentable, y no es fácil que se equipe sin dinero en los pocos días que faltan para que la Presidente salga del Callao". Por supuesto que, de la investigación, resultó que la mayor parte de las cosas estaban en la Biblioteca Nacional, sección Archivo, otras se las habían llevado para su navegación los buques realistas cuando se fueron del todo del Perú, después de Ayacucho, por no haber podido ser salvadas por Salmón y otras, los legajos de Órdenes Reales, las había empleado Rodil de taco de cañón durante los miles de disparos de artillería que hizo, y, cuando, no teniendo absolutamente papel con que atacar su pólvora, comenzó a acuñarla con cuanto libro de archivo pescaba. Ahí se fue por la boca de las piezas, convertida en cenizas, solo Dios sabe cuánto de bueno.

Todo el gasto que la Escuela Central de Marina representó en el año 1827 no pasaba de $ 256 al mes. En esta suma estaba incluido los sueldos, y $ 10 para gastos de escritorio. En la misa se gastaba $ 6 al mes. El 2 de marzo de este año Eduardo Carrasco fue repuesto en el cargo de Director de la Escuela.

Se sentía ahora tan aburrido Carrasco por las condiciones de incomodidad de la Escuela, o se había acostumbrado tanto al silencio de su prisión en la isla Esteves en el Titicaca, el 17 de noviembre se dirigía al Ministro de Marina diciéndole lo siguiente: "A la suma de incomodidades que nos atormentan constantemente y hacen insoportable el lugar en que está situada la Escuela de mi cargo, tales como el Sol, el polvo, el humo, el aire fétido, gasto de muchachos y casi sobre nosotros una fábrica de chocolates, se ha agregado ahora, por complemento, el áspero desapacible y estrepitoso tronar de las cornetas de policía, que diariamente se ponen, por las tardes, a tocar bajo las

ventanas de la Escuela, reduciéndonos casi a la desesperación, pues ya no nos podemos entender en el lugar en que debería reinar el más profundo silencio". Concluía con estas palabras: "que se avise al Comandante de Policía que los cornetas se vayan con su música a tocar a otro lugar distante".

El 6 de febrero de 1828 fondeo la *Presidente* en el Callao, y el Director Central de Marina se dirigió de oficio al Comandante General de Marina, pidiéndole que le mandase a los guardiamarinas que acababan de llegar y que no habían terminado sus estudios, para que continuasen y no se atrasasen. La *Presidente* ya no tenía campaña en perspectiva por el momento. Los guardiamarinas, a quienes hacía referencia Carrasco eran los siguientes:

- Agustín M. de Arriola, que llegó a teniente primero y que después se retiró por el estado político del país, que no le agradaba.
- José Salas Valdez, que como el anterior, llegó a la misma clase y se retiró con su antiguo amigo y condiscípulo.
- Miguel Pastrana, que llegó a capitán de fragata y que era muy valiente.
- Juan Geraldino, que llegó a capitán de corbeta.
- Manuel Villar, a quien hemos mencionado.
- Manuel Pérez Oblitas –el famoso gallito– feliz para tocarle combates, muriendo al lado de Guise de su ayudante de órdenes.

Según el Comandante General de Marina, Vivero, sólo deberían quedar a bordo, dos guardiamarinas, para el servicio de puerto, y estos deberían ser los más adelantados, por ser ese número suficiente. Eran estos:

- Antonio D'Oyahanarte, que después sólo llegó a teniente segundo y
- Antonio Del Valle y Riestra, que llegó a capitán de navío y fue formado por Guise.

Al enterarse el vicealmirante de las pretensiones de Carrasco y de Vivero, puso el grito en el cielo, y confirmó, una vez más lo que tenía dicho y que era el modo de ser de la marina inglesa, en la que no solo se había formado él, Cochrane, sino Nelson y todo marino británico. Decía pues Guise: "Lo que esos jefes dicen, aun cuando fundado en las Ordenanzas, que tanto se invocan, no es lo más útil a los intereses de la República, porque si los guardiamarinas en la Escuela Central de Marina aprenden muchas teorías, sin embargo, al montar un buque no pueden ni resistir el movimiento ni conocer lo más general de sus partes, como prácticamente lo he palpado ya. Por estas razones es que las naciones europeas, donde la marina está en mejor pie, embargan los jóvenes que destinan a oficiales de sus armadas de la edad de 12 a 13 años, y a veces cumplen los 20 y 25 sin haber pisado tierra, y es así, Excmo. Sr., cómo Inglaterra ha formado sus grandes oficiales".

"No negara el que informa, la utilidad de los principios que se enseña en la Escuela, los mismos que a bordo, pero tampoco han de extrañar que, no habiéndose cuidado cuando tanto tiempo no ha tenido el Perú un buque debidamente armado, hoy que los tiene, se les quiere quitar a los guardiamarinas esta escuela practica; y así es que el que suscribe convendrá en que se desembarquen los guardiamarinas que dice el señor Comandante General de Marina, siempre que V. E. le conceda a bordo 10 o 12 jóvenes de 12 o 13 años que no deben desembarcar mientras la República tenga un solo buque armado. Sin embargo, de todo lo dicho, el General que suscribe, espera las órdenes de V. E. para darles el lleno que ellas exigen". El Ministro dispuso algo de un temperamento que no resintiesen a unos y a otros y fue lo siguiente: "Que los guardiamarinas que indicaba el Comandante General pasasen a la Escuela a continuar sus estudios hasta que se establezca a bordo un Maestro que les enseñe lo que corresponda".

ANEXO 5

El 30 de marzo de 1828 tenía lugar en la capital un terrible cataclismo. Los habitantes sufrieron inmensos perjuicios en sus propiedades. El Gobierno se vio obligado a derogar el artículo 2º del decreto del 9 de julio anterior, que recargaban un peso más, por ciento, el producto de la propiedad. Redujo también a la mitad los predios de la contribución industrial y de castas. En Lima, muchos edificios quedaron en ruinas y tanto, que hubo que derribarlos para evitar que se desplomasen y pudiesen ocasionar desastres en una concurrencia pública. La Constitución que iba a promulgarse y jurarse en acto solemne quedó paralizada en dicha ceremonia por hacerse. Se la transfirió para el día 20 de abril, y sólo en cuatro plazas públicas.

En el Callao, hubo tal sacudimiento que la isla Frontón perdió una cuarta parte de su longitud, y se formó el islote que hoy existe entre Frontón y San Lorenzo. El boquerón entre San Lorenzo y Callao vario tanto en sus sondajes, que Guise no pudo menos que hacer conocer en un plano, que presentó después de un levantamiento hidrográfico, las diferencias en el relieve submarino, llamando esto sobre manera la atención.

El Director de la Escuela Carrasco en razón de este terremoto, decía al Ministro de Guerra y Marina: "Las ruinosas piezas del Convento de los Desamparados, donde estábamos situados, en medio de inmensos peligros y molestias, han sido al fin demolidas e inutilizadas, enteramente por el gran terremoto de ayer. Bajo sus ruinas han parecido los dos globos, celeste y terrestre, que era las mejores alhajas que aun conservábamos de la preciosa colección de instrumentos que poseía la antigua Academia. Finalmente, la parte de este edificio que no se ha derribado está tan estropeado, que amenaza con su caída. Precisa que se remueva todos los escombros, para sacar todo lo útil y trasladarlo al lugar que se señale para las labores de la Escuela, ínterin se reparen los departamentos de San Francisco que se le han destinado, pues sería muy perjudicial y sensible la pérdida o atraso del crecido número de jóvenes que el Estado ha puesto a mi cuidado y que van progresando rápidamente". La Escuela pasó a San Francisco, como se había dispuesto, no bien estuvo este local. Mientras tanto se dictaba clases en la Biblioteca Nacional, local que cedió el Director Joaquín Paredes, antiguo marino peruano.

El 15 de julio de 1820 decía el Comandante General de Marina al Ministro, que la Escuela Central de Marina, por haber sido embarcado el teniente 2º Ignacio Mariátegui, que era 1er. Maestro de ella, y por haber fallecido el 2º Maestro Pedro José Faura, había quedado sin más que el Director, que no podía, por si solo atender a la enseñanza y a cuanto pedía la Escuela en los muchos alumnos que tenía, y que se perdería la instrucción y efectos de tan útil establecimiento.

Carrasco había propuesto, entonces, dada la grave situación, para 2º Maestro, ha Ramón Azcárate, era limeño y se hallaba apto, por haber hecho, como Faura, sus estudios en el Colegio Nobles de Vergara. La propuesta de Carrasco fue inmediatamente aprobada.

Con motivo de la ocupación de Guayaquil por la Escuadra del Perú, a órdenes de Hipólito Bouchard, Carrasco insinuó al Ministro la conveniencia de traer de ese puerto un stock de libros que ahí había y que eran necesarios en la Escuela Central para facilitar la instrucción. Esos libros llegaron el 20 de julio de 1829 y fueron:

- 24 obras de Ciscar
- 4 de Vallejos, con 5 tomos cada uno.
- 3 tomos de navegación de Mac Carty

- 1 colección de Mendoza
- 4 tomos de Maniobra y Machinas de Ciscar.

Además, Bouchard mandó un teodolito con su pie, un cronómetro, dos compases y varias reglas paralelas.

La Escuela Central de Marina venía funcionando sin bombo muchos años ya, como se ha visto. Las clausuras de los años de estudio se realizaban con una indiferencia grande; tanto, que el nuevo año escolar para los alumnos que era necesario comenzasen uno nuevo, a veces se iniciaba el mismo día que terminaba el anterior, lo que provenía de que había un constante llegar y salir de guardiamarina a las campañas, según las solicitaciones del Jefe de la Escuadra o las disposiciones del Comandante General de Marina.

Solo en el año 1831 comenzaron las actuaciones de clausura. Las inició el gobernante del Perú don Andrés Reyes, que, en su condición de Presidente del Senado, según la constitución de entonces, asumir el Mando Supremo en ausencia del Presidente de la República. Don Andrés Reyes era un antiguo enamorado de la Marina. Fue uno de esos primeros jóvenes peruanos que conoció a Cochrane en su primera visita al Perú. Fue, con Vidal, Requena y otros, de los engreídos del almirante inglés, quien jamás los abandonó. Así pues, Reyes vino en todas las expediciones de Cochrane y después estuvo al lado de San Martín. Era casi un marino. Joven acaudalado de Chancay, ejercía su gran influencia en la juventud de Lima. Había, después, pasado por todos los puestos de la Administración antes de llegar a ocupar el puesto que ahora tenía. En los cinco meses largos que gobernó al Perú, atendió con cariño a la Marina, y quiso, casi en la víspera de dejar su alto puesto, revestir de solemnidad la ceremonia de clausura de la Escuela Central. Así se hizo, y el 26 de setiembre de 1831 decretó lo siguiente:

"Considerando:

I.– Que el primer acto literario de la Escuela Central de Marina en los días 20 y 21 del corriente, presidido por el Contralmirante Comandante General de Marina, don José Pascual de Vivero, con asistencia del contralmirante don Eugenio Cortés y los Jefes y Maestros, Doctor Don José Gregorio Paredes de la Contaduría General de Valores, el Doctor Don Joaquín Paredes Bibliotecario Nacional, el capitán de navío Don José María García los Jefes y Oficiales de la Armada y otras personas de diferentes corporaciones y los examinadores del establecimientos; Director, el capitán de navío Don Eduardo Carrasco y los Maestros 1º y 2º, teniente 1º Don Manuel García y Don Ramón Azcárate, ha correspondido a la esperanza nacional y sus sacrificios en el importante ramo de Marina;

II.– Que es un deber premiar el mérito de los que por sus adelantamientos fueron clasificados en el examen por sobresalientes;

III.– Que para el fomento de la Escuela es indispensable costear los precisos elementos para la enseñanza; y a que, con el sacrificio de las familias de los alumnos se ahorra el gasto personal y el vestuario de los guardiamarinas;

IV.– Que la repetición de estos actos, además de ser necesaria debe servir de estímulo para el adelantamiento y aplicación de los alumnos.

Decreta

1.– Con plena satisfacción se aprueba los exámenes dados en la Escuela Central de Marina los días 20 y 21 del corriente y, respecto a que su Director y Maestro han cooperado en ello con su celo y conocimientos, se les manifestará el agrado con que se ha mirado su conducta y la esperanza que prometen con su continuación.

2.– Desde el 1º de octubre siguiente, se abonará por la Comisaria de Marina, el sueldo de desembarco a los guardiamarinas sobresalientes:

- José María Silva Rodríguez que llegó a ser capitán de navío y jefe de la Escuadra.
- Fermín Ascencio, que llegó a ser capitán de fragata
- José Elcorrobarrutia, hijo de capitán de navío Juan, y que también llegó a esa clase.
- Francisco Carrasco, que llegó hacer un sabio y alcanzó a ser un capitán de navío y
- Pedro Roel, que también llegó hacer guardiamarina.

… hasta su embarco en la corbeta *Libertad*, o en la primera ocasión que se presente debiendo, entre tanto, continuar en la Escuela.

3.– Al alumno don José Rosendo Carreño, que en su corta edad se ha distinguido en los exámenes por su talento y despejo, se le expedirá título de guardiamarina luego que concluya el estudio de navegación. Carreño también llegó a capitán de navío.

4.– Por la Comandancia General de Marina se remitirá mensualmente, una relación de los guardiamarinas y alumnos de la Escuela, con expresión de las clases y salas en que se hallen, su adelantamiento y sus respectivos profesores.

5.– Dos días antes de la Patrona de las Armas, se dará un examen público en la Escuela Central de Marina, con todas las formalidades de costumbre.

6.– Los alumnos que en lo sucesivo fuesen examinados de la primera parte del curso de estudios elementales de Marina, serán, con preferencia destinados al pilotaje en los buques de la marina mercante, hasta que, aumentadas las fuerzas navales de guerra, se les coloque en las clases militares, según su práctica y conocimientos.

7.– Al 2º Maestro de la Escuela don Ramón Azcárate, que en los exámenes de la clase que está a su cargo, ha manifestado sus conocimientos y aplicaciones, se le expedirá el título de 2º teniente graduado.

8.– Apruébese los gastos de instrucción y compra de útiles y muebles".

Lo curioso, después de esto, es que, ni Manuel García ni Ramón Azcárate, que eran verdaderas competencias en su profesión, y marinos de empuje, pasaron de capitanes de corbeta.

BIBLIOGRAFÍA

Almanaque de El Comercio. Varios años
ARUFA (Seudónimo). "Necesidad de la creación de un Estado Mayor para nuestra Armada". En: *Revista de Marina*. Callao, 1908, N° 13.
ASOCIACIÓN DE SUBMARINISTA DEL PERÚ. *Una vez submarinista. Siempre submarinista*. Lima, 1998.
BARANDIARÁN, José F. "Nuestro servicio de aviación". En: *Revista de Marina*. Callao, 1923, N° 6, pp. 717-722.
BARANDIARÁN, José Félix. "Bases navales del Perú". En: *Revista de Marina*. Callao, 1925, N° 4, pp. 456-457.
BARRETO, Carlos y FUENTES CHÁVEZ, Germán. *Diccionario biográfico*. Lima, T. Scheuch, 1926.
BASADRE, Jorge. *Introducción a las bases documentales para la Historia de la República del Perú con algunas reflexiones*. Lima, Talleres Gráficos P. L. Villanueva, 1971.
Boletín de la Cámara de Comercio de Lima. Varios años.
BUENAÑO MURO, Javier. "Compendio Histórico de la Marina de Guerra del Perú". En: *Revista de Marina*. Callao, 1963, vol. 286, N° 6, pp. 697-710.
CASTRO DE MENDOZA, Mario. *La Marina Mercante en la República. 1821-1968*. Lima, Talleres de Artes Gráficas Martínez, 1980, 2 tomos.
CLAYTON, Lawrence. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. Lima, Instituto Peruano de Economía Social de Mercado. Centro Peruano de Estudios Internacionales, 2002.
COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*. Lima, Editorial Horizonte, 1982.
COBAS, Efraín. "Tradición político naval de la familia Ontaneda". En: *Derroteros de la Mar del Sur*. Lima, 2001, N° 9, pp. 9-30.
COBAS, Efraín. "Tradición político naval de la familia Rotalde". En: *Derroteros de la Mar del Sur*. Lima, 2004, N° 12, pp. 15-24.
COLLINGWOOD, (Seudónimo). "Las nuevas bases de nuestro poder marítimo". En: *Revista de Marina*. Callao, 1918, N° 2, pp. 91-101.
CUEVA AREVALO, Carlos. *Cóndores del Mar. Historia de la Aviación Naval Peruana*. Lima, Comandancia de Aviación Naval, 2004.
CHANG-RODRÍGUEZ, Eugenio. *Opciones políticas peruanas*. Lima, Imprenta Internacional, 1985.
Diario *El Comercio. Varios años.*
ESCUDERO, Víctor F. "Las erogaciones públicas y la Marina". En: *Revista de Marina*. Callao, octubre, noviembre y diciembre de 1921. Año VI, N° 4, pp. 485-494.

FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio. "Siglo XX (1900-1945)". En *Historia Universal. Barcelona*, Instituto Gallach, T. 17, 1992.
FERNÁNDEZ PRADA EFFIO, Alberto. *La Aviación en el Perú, 1751-1942*. Lima, Imprenta El Sol, 1969.
FLÓREZ NOHESELL, Miguel. *Los puertos del Perú*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1986.
FREDERICK SNARE CORPORATION. *Estudio para la ubicación de un puerto para el sur del Perú*. Lima, 1930.
GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La bitácora de mi vida*. Lima, 1998.
GARAYCOCHEA, León. *Legislación naval y de aviación. Recopilación de las leyes, resoluciones legislativas, reglamentos, decretos, resoluciones supremas y ministeriales, órdenes generales, circulares, etc. Correspondientes a las dos ramas; leyes, reglamentos y decretos de carácter general*. Lima, edición oficial, 1928-1943.
GARCÍA SALVATECCI, Hugo. *El pensamiento de González Prada*. Lima, Editorial Arica, S.A., 1973.
GUERRERO LANG, Jorge. "Pro-Marina: su primer medio siglo (1909-1959)". En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 1997, N° 16, pp. 9-43.
HUAPAYA, Roberto. *Leyes; Disposiciones, Resoluciones y Contratos acerca de los Muelles de la República*. Lima, 1924.
KAPSOLI, Wilfredo. *Mariátegui y los Congresos de Obreros*. Lima, Empresa Editora Amauta S.A., 1980.
LABARTHE, Enrique. "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú". En: *Revista de Marina*. Callao, 1919, N° 2, pp. 143-160.
LAGUERRE KLEIMANN, Michel. *El Oncenio de Leguía y el desarrollo de la Armada Peruana (1919-1930)*. Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2015.
LAGUERRE KLEIMANN, Michel. *US Naval War Collage & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú*. Lima, Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, 2017.
LAOS, Cipriano A. *Lima, la ciudad de los virreyes*. Lima, Editorial Perú, 1929.
LA ROERIE, Guillermo. "Una Misión Naval en el Perú (1905-1914)". En: *Revista de Marina*. Callao, 1957, N° 6, pp. 886-897.
LLOSA PAZOS, Juan Carlos. "Contralmirante Alejandro Vinces Ubillús (1884-1946)". En: *Revista de Marina*, Callao, 2002, N° 1, pp. 77-93.
LLOSA PAZOS, Juan Carlos. "El Vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú". En: *Revista de Marina*. Callao, 2005, N° 1.
MACERA DALL'ORSO, Pablo. *Historia de la Compañía Administradora del Guano* (1909-1945). Lima, Corporación Nacional de Fertilizantes, 1968.
MASTERSON, Daniel. "La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920: Preludio a una Asociación Amistosa". En: *Revista del IEHMP*. Lima, 1987-1990, N°8-9, pp. 127-136.
MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno. Un estudio sobre relaciones civiles militares 1930-2000*. Lima, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001.
MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Lima, 1907.
MEMORIA DE HACIENDA Y COMERCIO. *Varios años*.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, General D. Javier de Osma, presenta a la Asamblea Constituyente de 1884*. Lima, Imprenta del Estado, 1884.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, Coronel D. Juan Martín Echenique, presenta*

a la Asamblea Constituyente en 1885. Lima, Imprenta El Bien Público, 1885.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA *Memoria de Guerra y Marina presentada al Congreso Constituyente de 1886 por el Ministro del Ramo*. Lima, Imprenta de Torres Aguirre, 1886.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1887 el Ministro de Guerra y Marina*. Lima, Imprenta de Torres Aguirre, 1887.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1888 el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina D. Elías Mujica*. Lima, Imprenta de Torres Aguirre, 1888.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1890*. Lima, Imprenta y Librería del Universo, 1890.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina, presenta al Congreso Ordinario de 1891*. Lima, Imprenta Liberal de F. Masías y Cía., 1891.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1892*. Lima, Imprenta Liberal de F. Masías y Cía., 1892.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1894*. Lima, Litografía-Tipografía Fabri Hermanos, 1894.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1896. Lima, Imprenta El País, 1896*.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1898*. Lima, Imprenta El País, 1898.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1899*. Lima, Imprenta El País, 1899.
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*. Lima, Imprenta del Estado, 1904.
MINISTERIO DE MARINA. *Memoria que el Ministro, Contralmirante Juan M. Ontaneda, presenta al Congreso Nacional de 1920*. Lima, 1920.
MINISTERIO DE MARINA. *Memoria que el Ministro de Marina, Dr. Lauro A. Curletti presenta al Congreso Nacional de 1921*. Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1922.
MINISTERIO DE MARINA. *Memoria que el Ministro de Marina, capitán de navío Ramón Valle Riestra, presenta al Congreso Nacional de 1922*. Lima, Imprenta Americana, 1922.
MINISTERIO DE MARINA. *Memoria que el Ministro de Marina D. Octavio Casanave presenta al Congreso Nacional de 1924*. Lima, 1924.
MINISTERIO DE MARINA. *Memoria que el Ministro de Marina, Dr. Arturo Rubio, presenta al Congreso Nacional de 1927*. Lima, 1927.
OLÓRTEGUI ROMERO, Orlando (C.de F. SGC). *"La navegación en el lago más alto del mundo La Flota del Titicaca"*. En: *Revista de Marina*. Lima, 2011, año 104, N° 9, pp. 65-76.
ORTIZ SOTELO, Jorge. *Escuela Naval del Perú. Historia ilustrada*. Lima, Escuela Naval del Perú, 1981.
ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex Cadetes Navales del Perú*. Lima, Asociación de Ex

Cadetes Navales del Perú, 1982.
ORTIZ SOTELO, Jorge. "El Capitán de Navío Charles Gordon Davy y la Misión Naval Norteamericana en el Perú". *En: Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Lima, 1987-1990, N° 8-9.
ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*. Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007.
ORTIZ SOTELO, Jorge. *Fuerza de Submarinos. 100 años.* 1911-2011. Lima, Marina de Guerra del Perú, 2011.
PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República 1884 a 1906*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1990.
PAREJA, Piedad. *La crisis del anarquismo en el Perú*. Lima, 1976.
PARRA DEL RIEGO ENDARA, Jorge. "La Misión Naval Americana en el Perú en la década 1920-1930". En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 1998, N° 17, pp. 99-117.
PEÑAHERRERA, Carlos. *Geografía. Enciclopedia Temática del Perú*. T. V. Lima, Empresa Editora *El Comercio* S.A., 2004.
PEREA MÁLAGA Alejandro. "La Reconstrucción del Poder Naval del Perú 1919-1930". En: *Revista del Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú*. Lima, 1998, N° 17, pp. 119-133.
PIZARRO, Tomás. *Memorias del señor Contralmirante Don Tomás M. Pizarro Rojas*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2017.
PODER EJECUTIVO. *Proyecto del Poder Ejecutivo sobre la Ley Orgánica de la Marina del Perú*. Lima, 1924.
REAÑO GARCIA, José. *Historia del leguiísmo, sus hombres y sus obras*. Lima, Imprenta T. Scheuch, 1928.
REPÚBLICA DEL PERÚ. *Mensajes presidenciales.* Varios años.
REPÚBLICA DEL PERÚ. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1926 por el Presidente de la República Sr. Dn. Augusto B. Leguía*. Lima, Imprenta Garcilaso, 1926.
REPÚBLICA DEL PERÚ. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 por el Presidente de la República, Dn. Augusto B. Leguía. Lima, Imprenta Garcilaso, 1927.*
REPÚBLICA DEL PERÚ. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928 por el Presidente de la República, Don Augusto B. Leguía*. Lima, Imprenta Garcilaso, 1928.
REPÚBLICA DEL PERÚ. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1929 por el Presidente de la República, Sr. D. Augusto B. Leguía*. Lima, Imprenta Torres, 1929.
Revista de Marina. Varios años.
RODRÍGUEZ ASTI, John. "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914). Apuntes para su historia". En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Lima, 2000, N° 20.
ROMERO PADILLA, Emilio. "Puno y Juliaca Gemelas Centenarias". En: *El Comercio.* Lima, 18 de abril de 1974, pp.11-12.
ROMERO PINTADO, Fernando. "La primera generación naval de postguerra". En: *Revista de Marina.* Callao, 1985, N° 2.
SALAZAR BONDY, Augusto. *Historia de las ideas en el Perú Contemporáneo*. Lima, Campodónico Editores, 1967.
SALMON DE LA JARA, Federico. "Un testimonio de vida. La Escuela Naval que me formó, 1927-1932". En: *Revista de Marina*, Callao, 2005, N° 1, pp. 3-11.

BIBLIOGRAFÍA

SÁNCHEZ OLIVENCIA, Fernando. *Pasado, presente y futuro del Callao*. Lima, 1979.
SCHEINA, Robert. *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*. Madrid, San Martín, 1987.
STIGLICH ALVAREZ, Germán. "La iniciación de la Escuela Naval del Perú". En: *Revista de Marina*, Callao, 1923, Nº 4, pp. 373-405.
SULMONT, Denis. *El movimiento obrero peruano (1890-1980). Reseña histórica*. Lima, Ediciones Retablo, 1985.
TAURO DEL PINO, Alberto. *Enciclopedia Ilustrada del Perú*. Lima, PEISA, 2001.
VALDIZÁN GAMIO, José. "La Marina de Guerra peruana en el siglo XX". En: *Visión del Perú en el siglo XX*. Lima, Ediciones Librería Studium, 1962. T. I, pp. 351-392.
VALDIZÁN GAMIO, José. *Tradiciones navales del Perú*. 2 vol. Lima, 1966-1969.
VEGAS GARCÍA, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1924*. Lima, Talleres Gráficos de la Imprenta de la Marina, 1973.
VIGIL PELÁEZ, Eleuterio. *El Callao de ayer y hoy*. Callao, 1946.
VILLANUEVA VALENCIA, Víctor. *Así cayó Leguía*. Lima, Retama S.R.L., 1977.
YEPES, Ernesto. *Perú 1820-1920. Un siglo de desarrollo capitalista*. Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1971.
ZEGARRA LANFRANCO, Carlos. "Las obras portuarias del Callao". En: *Revista de Marina*. Lima, 1928, pp. 303-310.

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Pág.

Puerto de Paita, puerto petrolero de Talara y muelle de Pacasmayo. 38

Puerto del Callao, muelle de pescadores 1920 y muelles de Supe, Salaverry, Pisco y Samanco. 39

Malabrigo (puerto Chicama) y puerto de Mollendo. 41

Vista del puerto de Arica 42

Obras portuarias del Callao: 1928 (color). 57

Visita del presidente Leguía a las obras portuarias del Callao: 1928 (color). 58

Propaganda Compañía Inglesa de Vapores y Grace Lane. 154

El *Hwah Ping*, primer barco de la Compañía China de Navegación, recuadro señor Chan Kan, vicepresidente del directorio. 154

Navieras de la época. 155

Propaganda Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao 156

Vapor *Ucayali* 156

Navieras de la época. 157

Construcción de lanchas para la Policía Pesquera. 225

Muelle de Iquitos, vapor *Perené* atracando al muelle flotante. 283

Cañonera *Napo*, puente de comando y tripulación. 288

Puno. Plaza principal de Juliaca y el vapor *Yaraví*. 345

Cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. 371

El sumergible *Ferré*, que llegó en el buque *Kanguro*. 372

Transporte *Iquitos*. 373

Oficiales y cadetes periodo 1906-1909. 379

Guardiamarinas de inicios del siglo XX. Juan Althaus, Manuel A. Clavero, Julio Goicochea, José R. Gálvez y Ernesto Salaverry. 380

Escuela Militar y Naval Santa Sofía, 1899. (color) 381

Escuela Militar y Naval Santa Sofía, Sección Naval (color). 382

Tomás Pizarro Rojas, joven oficial que lucho por la modernización de la Marina. 384

Fachada del ministerio de Marina. 420

Primer Gabinete Ministerial del presidente Leguía de 1919. 421

Contralmirante Juan M. Ontaneda, ministro de Marina. 421

Personal del Ministerio de Marina, comandantes Loayza, Garaycochea, Carvajal y Frías. 424

Contralmirante Juan Manuel Ontaneda, primer ministro de Marina (color) 431

Espada del contralmirante Juan M. Ontaneda (color). 432

Caricaturas a la interpelación del ministro Ontaneda 440

Poema alusivo a la renuncia del ministro Ontaneda. 441

Comisión de oficiales que propusieron al presidente Leguía la creación del Ministerio de Marina (color). 455

Ministros de Marina durante el segundo gobierno de Augusto B. Leguía 456-57

Parlamentarios que gestaron y apoyaron la creación del Ministerio de Marina (color). 458

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Federico Alfonso Pezet, Embajador del Perú en Estados Unidos. 506

Capitán de fragata Luis Aubry. Representante del Perú en la adquisición de los submarinos tipo *R*. 506

Misión Naval Americana capitán de navío F. B. Freyer y capitán de fragata Charles G. Davy (color). 519

Alegoría alusiva a la confraternidad de marinos peruanos y norteamericanos (color). 520

Homenaje a la Misión Naval Americana con presencia del ministro Octavio Casanave. 526

Primeros integrantes de la Misión Naval Americana. 535

Capitán de navío Frank B. Freyer, ministro Lauro A. Curletti y capitán de fragata Carlos Rotalde. 536

Contralmirante Alfred G. Howe, Jefe del estado Mayor de Marina. 543

Ministro Arturo Núñez Chávez y miembros de la Misión Naval Americana. 543

Agasajo al capitán de navío Lewis D. Causey, miembro de la Misión Naval Americana. 544

Banquete ofrecido a los marinos peruanos por la Misión Naval Americana. 544

Contralmirante José María Olivera, crítico de la Misión Naval Americana. 555

Capitán de navío Charles Gordon Davy, director de la Escuela Naval (color). 579

Diploma de la Escuela Naval del Perú (color). 580

Diferentes sedes de la Escuela Naval del Perú. 592

Diferentes sedes de la Escuela Naval del Perú. 593

Cuerpo docente y diferentes ambientes de la Escuela Naval. 594

Talleres de la Escuela Naval del Perú. 595

Juramentación de nuevos cadetes. 611

Presidente Leguía entrega Espada de Honor. 611

Escuela Naval. Plana Mayor. 617

Planta Orgánica de la Escuela Naval. 618

Diagrama del bebedero de agua de la Escuela Naval. 623

Himno de la Escuela Naval. 630

Programa de velada de la Patrona de las Armas. Escuela Naval. 631

La fiesta del cadete. 633

Escudo de la Escuela Naval del Perú (color). 639

Directores de la Escuela Naval del Perú (color). 640

Discurso anual del director de la Escuela Naval comandante Davy. 646

Presidente Leguía y comandante Davy, haciendo entrega de premios y diplomas. 647

Clausura del año académico en la Escuela Naval, 1921. 649

Cadetes de la Escuela Naval del Perú. 654-55

Cadetes disponiéndose para formación. 657

Pasando revista a los cadetes. 657

Director de la Escuela acompañado de los comandantes Tomás Pizarro y Augusto Loayza. 660

Personal directivo y docente de la Escuela Naval. 660

Clausura Académica de la Escuela Naval. 665

Cadetes de la Escuela Naval pertenecientes a distintos periodos 1912-1918. 668

Oficiales superiores de destacada actuación durante y después del Oncenio. 669

Palo de la corbeta *Unión*. 691

Promoción 1927-1932 del contralmirante Federico Salmón de la Jara. 704

Visita oficial del presidente Leguía acompañado del capitán de navío Davy. 711

Banda de música de la Escuela Naval ensayando. 711

Visita del ministro de Marina Arturo Núñez Chávez a la Escuela Naval. 719

Ministro de Marina haciendo un brindis en la Dirección de la Escuela Naval, 1928. 719

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Cazatorpedero *Teniente Rodríguez*. 765

Crucero de Verano de 1927. 772

Crucero de Verano de 1928 a bordo del B.A.P. *Almirante Grau*. 777

Colisión del B.A.P. *Almirante Grau* y el submarino *R-1*. 778

La flota peruana durante el Crucero de Verano de 1929 a Panamá. 782-83

Crucero de Verano de 1930. 786

La Escuadra en Valparaíso, primera visita luego de la Guerra del Pacífico 1930. 791

Visita de la Escuadra Peruana a Chile en 1930. 798-99

Deportes en la Escuela Naval. 814-15

Atletismo en la Escuela Naval. 817

Escuela Naval a bordo del transporte *Iquitos*. 854

Visita a la Escuela de Hidroaviación en Ancón. 873

Mr. Simmons y piloto alférez Armando Zamudio. 880

Escuela de Hidroaviación de Ancón. 883

Escuela de Hidroaviación de Ancón. 887

Antes de emprender vuelo desde la Escuela de Hidroaviación. 917

Arribo y bautizo de avión trimotor. 923

Oficiales y marineros en el hidroavión Curtis Seagull. 923

Hidroaviación en la Montaña. 929

Marinos brevetados. 931

Teniente 1° de Aviación José Estremadoyro y Alférez Pedro Griva. 931

Arribo del capitán Carlos Martínez de Pinillos. 935

Teniente 1° Carlos Zegarra Lanfranco a bordo avión *Perú*. 935

Raid de aviación Ancón-Nueva York. 939

Vista panorámica de la Escuela de Hidroaviación de Ancón. 945

Visita del presidente Leguía a Escuela de Hidroaviación. 945

Homenaje a teniente Estremadoyro en Iquitos. 947

Malogrado Alférez Carlos Hildebrandt. 950

Alférez Hildebrandt y amigos Washburn y Zamudio. 950

Accidente y sepelio de alférez Hildebrandt. 951

Teniente 1° Gustavo Cornejo Portugal. 954

Visita del ministro Núñez Chávez pasando revista a los aprendices Navales. 961

Ministro de Marina y director de la Escuela Naval pasando revista a los aprendices navales. 978

Primeros instructores de la Escuela de Aprendices Navales. 979

ÍNDICE GENERAL

A

A-6, submarino U. S. S. Navy, 527
Abanto, José, 249, 251, 254
Abbot, John Strong, 477, 540, 549, 550, 566, 769, 784, 1057, 1058, 1059
Abtao, corbeta, 867, 943
Academia Náutica de Lima, Real, 387, 1072, 1073, 1075, 1079
Acevedo, Arturo, 801, 806
Aconcagua, vapor, 152, 943
Acosta Cárdenas, D., 309
Acuña, aviador chileno, 944
Adamson, John, 285, 333
Aduanas, Código de, 179
Aguiar, Hermanos, 151
Águila, Anselmo del, 293
Águila, Federico del, 403, 476, 478
Águila, Francisco del. 286, 347
Águila, H. del, 320
Águila, Manuel del, 286
Águila, vapor, 335
Águila Pardo, Enrique, 610, 658, 710
Aguilar Pastor, Edmundo, 489
Aguirre, *Comandante*, crucero acorazado, 268, 401, 1021
Aguirre Romero, Elías, 629
Aguirre, Emiliano, 251, 254
Aguirre, Joaquín, 1075
Aguirre, sumergible, 273
Alabama, acorazado U. S. N., 1017
Alarco Zumaeta, Franklin, 703
Alarcón, Antonio, 71
Alarcón, aviador chileno, 944
Alayza, Enrique N., 360
Alayza Rose, Carlos, 88
Albany, buque U. S. S. Navy, 514
Alcalá, Carlos, 694
Alcatraz, vapor remolcador, 201
Alcócer, Pedro, 853
Alda, vapor, 166
Aldea, sargento, 792
Alfageme Chávarri, Humberto, 610, 760, 801
Alfonso XIII, vapor, 274
Algerie, fragata francesa, 388
Aliaga, Florencio, 71, 249
Aljovín, Miguel C., 853
Aljovín Lama, Arístides S., 853
Alkmaar, vapor, 167
Allende, teniente, 769
Almelo, vapor, 167
Almenara, Francisco, 853
Almenara, Guillermo, 185
Almirante Grau, crucero, 260, 268, 367, 369, 392, 400, 404, 425, 435, 437, 461, 463, 475, 494,

495, 523, 534, 562, 564, 572, 610, 629, 667, 682, 688, 702, 715, 730, 737, 738, 760, 761, 762, 763, 764, 766, 767, 770, 771, 775, 776, 778, 779, 780, 781, 782, 784, 785, 788, 794, 795, 798, 799, 800, 801, 802, 856, 863, 879, 936, 948, 981, 1017, 1021, 1022
Almirante Villar, 1021
Althaus, Juan, 216, 379, 380, 382, 399, 406, 470, 476, 588, 651, 1017
Altona, vapor, 164
Alva, Augusto, 130
Alva, Jorge, 879
Alva Flores, Julio, 28
Alva Saldaña, Jorge, 930
Alvarado de la Haza, José, 668
Alvarado Ríos, Irenio, 221
Álvarez, Gerardo, 190, 726
Álvarez Guerra, César, 489
Álvarez Maza, Eugenio, 454
Alvarillo, Carlos, 489, 1020
Alvariño, Francisco, 139
Alvariño Herr, Leonardo, 645, 668, 879, 932
Alzamora, Cosme, 1075
Alzamora, Damián, 1071
Alzamora Freundt, José R., 531, 775, 801
Alzamora Valdez, Javier, 738
Amasis, vapor, 164
Amazon Steam Navigation Company, 287, 289, 333
Amazonas, fragata mixta, 108, 138, 139, 142, 270, 359, 388, 764, 867
Amazonas, vaporcito, 297
América, corbeta mixta, 270, 449
América, lancha, 270, 306
América, vapor, 159, 1021
Amethyst, buque británico, 388
Ammon, vapor, 164
Ámsterdam, vapor, 167
Ancón, base naval de, 562 (creación)
Angulo, Gustavo,
Annapolis, cañonera U. S. S. Navy, 534, 541
Antayo, Francisco, ministro, 364
Anyo Maru, vapor, 163, 260, 261
Aparicio, Guillermo, 262
Apaza Rodríguez, I., 36
Apple Branch, vapor, 163
APRA, 563
Aprendices navales, 376, 712, 723, 729, 733, 734
Apurímac, fragata mixta, 108, 138, 142, 270, 359, 387, 388, 389, 868
Aracena, aviador chileno, 944
Aramburú, Andrés A., 554
Aranda, Ricardo, 335
Aranzaens, Gabriel, 668
Aranzaens, Víctor O., 668
Araujo, José Francisco, 1075
Arbulú, Encarnación, 392
Arbulú Gamarra, Jorge, 1003, 1004
Arce, José L., 342
Arce, Julián, 446
Arce Mas, Luis G., 342
Arenas Thorne Víctor Manuel, 738
Arenas Zevallos, Víctor, 668
Ares, vapor, 167
Arévalo Alvarado Zañartu, Alfonso, 213
Arévalo Villacís, David, 298, 300,
Argumedo Morote, Carlos P., 751, 752, 922, 1021
Arias Aragüez, Justo, 382
Arkansas, U. S. S. Navy, 522
Armas, Juan L. E., 310, 310
Armesfoort, vapor, 167
Armstrong y Vickers, 864
Arnillas Arana, Alberto, 752, 784, 1003
Arno, cañonera, 362
Aruzzi, José C., 268
Arredondo, aviador chileno, 944
Arredondo, Antonio, 249
Arredondo, Óscar, 795, 801
Arrieta Aramburú, Emilio, 490
Arrieta Mispireta, Carlos, 450
Arrigoni, Víctor, 382
Arriola, Agustín María de, 1075, 1076, 1082
Arriola, José María, 1071
Artadi, Pietro, 969
Arzola, 382
Ascencio, Fermín, 1085
Ascenzo Cabello, Alberto, 738
Ashbee, vapor, 161
Aspirantes de Marina, 437
Astete, Luis Germán, 362, 387
Astete Núñez, Pedro, 387
Astete Fernández de Paredes, Luis

Germán, 387
Atahualpa, monitor, 70, 362
Atletismo, 694, 695, 706, 718, 720, 739, 742, 810, 811
Atto, vapor, 166Aubry López, Luis, 170
Aubry, Pablo José, 564
Aubry López, Luis, 505, 506, 515, 516, 564, 565, 619, 620, 671, 672, 1017, 1041, 1042, 1043, 1044, 1045, 1046, 1047, 1048
Augusta, vaporito, 297
Augustus, vapor, 159
Ault, J. P., capitán, 727
Aurora, pailebot, 348
Aurora del Titicaca, goleta nacional, 350
Ávalos, E., 707
Aviación militar, 562
Aviación naval, 562, 888, 891, 922, 924
Avilés, Benjamín, 180, 181, 184, 185
Ayllón, Marcial, 66
Ayora, Isidro, 501
Ayorza, Leonardo, 382
Aysen, vapor, 152
Ayulo, Ernesto F., 105, 269
Azcárate, Ramón, 1072, 1083, 1084, 1085
Azcona, 454

B

B-2, submarino U. S. S. Navy, 527
Baarn, vapor, 167
Badhan, Adán, 531, 801
Backlund, Nils J., 152,153
Bakunin, Miguel, 232
Balaguer Regalado, Alfonso, 648, 1001
Baldwin Pita, Jorge, 658, 752, 762, 763
Baleato, Andrés, 1071, 1072
Ballén, Francisco, 227, 228
Ballenas, pesca de, 220, 221
Ballestas, barca, 201
Ballón Esteves, Alberto, 489
Balseros, lago Titicaca, 347
Balta, Francisco, 342, 360
Balta Montero, José, 51, 66, 67, 111, 460, 853
Baltimore, crucero U. S. S. Navy, 541
Banker, Herbert, 127
Banker, R. J., 254
B.A.P., siglas Buque Armada Peruana, reglamentación, 562
Barandiarán, José Félix, 726, 877, 881
Barba, Carlos, 233
Barbona, aviador chileno, 944
Barandiarán, Carlos T., 853
Barandiarán Barandiarán, José F., 752
Barco, Alejandro, 493
Bardella, 44, 45, 270
Barnes, Howard, 55
Barr, Frederick, 876
Barragán Cooper, Héctor, 668, 769
Barreda, Enrique, 269
Barreda, Víctor, 75
Barreda y Osma, Felipe, 105, 269
Barrera G., Julio, 931, 932
Barrera, Santiago M., 853
Barreto Alván, Jorge, 717
Barreto Gutiérrez, José Rodolfo, 728
Barreto Villavicencio, Carlos, 454, 466
Barrios, aviador chileno, 944
Barrios Ordóñez, Víctor S., 751
Barrón Sánchez, Emilio, 572, 645, 668, 769, 775, 784
Barrós, Óscar C., 33, 34
Barzo, Carlos del, 233
Basadre, Eduardo C., 458, 517
Basadre, Enrique C., 415, 418, 437
Basadre, Federico, 88
Basadre, Jorge, 97, 179, 235, 251, 255, 300, 335, 461, 490, 494, 496, 497, 872, 879, 928, 937, 948, 955, 1018
Basadre Forero, Carlos, 47
Basagoitia, José G., 332
Basombrío, Juan Luis, 78, 79, 81, 123, 127
Bastante Ballón, Alejandro, 645, 668, 1001
Basurto, L., 708
Batallón de Marina, 437
Batallón Guardia Chalaca, 450
Bayly, Sir Lewis, 524
Bazán, Juan Manuel, 1075
Bazo Cabello, Alfredo, 752
Beagle, bergantín británico, 865
Beas Portillo, Héctor, 342
Beaudiez, Paul de, 1020
Bedoya, Augusto E., 190, 401

Belar, Pedro, 612
Belaunde, Víctor A., 853
Belaunde Terry, Fernando, 461
Bellatín Arenas, Eduardo, 489
Benavides, Alfredo, 561, 1030
Benavides, Emilio M., 360
Benavides, Óscar R., 51, 66, 88,130, 144, 191, 273, 336, 467
Benites, Juan D., 853
Benites Pareja, Juan E., 751, 752
Benjamín Constant, buque-escuela brasileño, 1017
Bennekorn, vapor, 167
Bentín, César, 382
Berckemeyer, Gustavo, 123, 127, 184
Berenger, vapor, 166
Bermúdez Jenkins, Edmundo, 531, 752, 769
Bermúdez, vapor, 292
Bermúdez Destrex, Isaías, 849, 1017
Bernales Drago, Andrés, 342
Besnard Negrete, J. Ernesto, 53, 762, 763
Bielich Matos, César Emilio, 739
Bielich Mirandoli, Adriano, 392
Bielich Pomareda, César, 377, 378, 392, 399, 402, 406, 559, 992
Bielovucic, 1019
Billinghurst, Guillermo E., 47, 48, 111, 252, 257, 336, 375, 446, 460, 858, 1024
Bingham Powel, H. J., 55
Black, Carlos E., 477, 478, 598
Blanco Encalada, acorazado, 412, 794
Blanco Encalada, Manuel, 1072, 1075
Blondet Carranza, Juan de Dios, 738
Blume, Federico, 74
Blume Dufoó, Juan, 490
Bochum, vapor, 164
Bocklund, Nils G., 252
Boger, Marius, 164
Bokuyo Maru, vapor, 163
Bolívar, vapor, 287
Bolivia, 19
Bolognesi, Francisco, 792
Bolten, August, 163
Bonifaz Díaz, Luis, 489
Bonilla, Heraclio, 332, 360
Bonnemaison, Manuel Elías, 620
Bonnicelli Biondi, Juan Augusto, 739
Booskop, vapor, 167
Booth Steamship Company Limited, 280, 282, 284, 287, 289, 290, 300, 302, 303, 333
Borgoño, Justiniano, 344, 362
Borjas, Fernando, 258
Bosquet, aviador chileno, 944
Boterín Becerra, José, 867, 1071
Botes-voladores, 876, 888, 889, 922, 949, 1022
Bouchard, Hipólito, 1083
Boutton. Henry, 170
Boza, Héctor, 66
Brandemberg, aviador chileno, 944
Braun, José Manuel, 343
Bravo, César, 1017
Bravo Arenas, Grimaldo, 751, 768
Bravo Arenas, Víctor, 1017
Bravo Fonseca, Rafael, 599
Bravo Otayza, Héctor, 195
Breda, vapor, 167
Bremen, vapor, 166
Brresani, Juan, 694
Brielle, vapor, 167
Brito, Amador Joaquín, 293
Brooklyn, buque insignia, U. S. S. Navy, 527
Broom, destructor U. S. S. Navy, 524
Brown, Guillermo L., 152
Bruyere, Louis La, 1020
Buenaño, Juan S., 139
Buenaño, Pedro R., 392
Buenaño Arbulú, Pedro Alejandro, 377, 378, 379, 388, 392, 497
Bueno, Mariano, 360
Bueno de Manzanedo, José Tomás, 676
Bueno de La Fuente, Bruno, 257
Buffalo, transporte U. S. S. Navy, 534
Bull, James Armitage, 470, 511, 527, 533, 548, 550, 554, 565, 1047, 1048
Buque escuela, 864, 866-870
Burga Burgos, Augusto, 728
Burga Díaz, Manuel, 271
Burga Rojas, Ernesto, 676,
Burga Tejada, Eloy A., 634, 655, 674, 710
Burga Tejada, Napoleón, 739
Burke, Arleigh, 552

Burmeister, señor, 166
Burnett, Henry Poynter, 477, 539, 548, 549, 550, 552, 566, 775, 779, 780, 784
Bustos, Roberto, 131
Butler, Enrique Maura, 762
Byrne, José T., 179

C

C-5, submarino U. S. S. Navy, 522
Cabada Porras, Teodosio, 378, 392, 478, 669
Cabada Revoredo, Teodosio, 141, 188, 377, 392, 741, 853
Caballero, Daniel, 1017
Caballero, Francisco, 853
Caballero y Lastres, Ernesto Teodoro, 107, 377, 378, 399, 475, 497, 640, 855, 859, 1006
Cabanillas, E., marinero, 707
Cabello Hurtado, Juan Antonio, 738
Cabieses, Antonio, 1075
Cabieses, Hercilio, 360
Cabieses, Ramón, 184
Cabot, 865
Cabotaje, ley de, 21, 167, 171, 173, 1028
Cabrera, Leonel, 621
Cabrera Castro, Máximo, 979
Cáceres, Andrés A., 95, 192, 268, 349, 388, 389, 1021
Cáceres Casaña, Jorge, 489
Cacho Manrique, Lizardo, 1003
Cacique, vapor, 160, 161
Cahuapanas, lancha, 306, 392, 1021
Calderón Martínez, Neptalí, 728
Callao, buque, 359
Calmet Aranguren, Rosario, 28
Calvo, Augusto, 382
Camanay, remolcador, 229
Camell Laird and C° (Birkenhead), 107, 340
Camino de la Torre, Enrique Bernardo, 576, 676, 687, 737, 744
Camogliano Larraín, Pablo, 342
Campeadora, buque nacional, 388
Campos, Primitivo, 249, 251
Campos de la Guarda, Hernán, 717
Campusano, José, 1079
Candamo, Carlos, 119, 120, 121
Candamo, Manuel, 370, 494
Candiote Saravia, Pedro, 775
Cánepa Muñiz, Manuel, 599, 668, 930, 931
Canga Rodríguez, Pedro R., 668, 1003, 1004
Cantuarias Pardo, Antonio, 53, 379, 848
Cápac, vapor, 160, 161
Capella Reyes, Dante Augusto, 689, 718
Capelo, Joaquín, 302, 303
Capistrano, Juan, 268
Capitán Prat, acorazado chileno, 785, 794
Carbajal, Julio,
Carbonell Crespo, Enrique, 728
Carcass, buque, 865
Carcelén, Isaías, 668
Cárdenas Lezameta, Neil, 28
Carias, Andino, 501
Carleton, Wayne, 932
Carlín, Fernando Óscar, 689
Carlos, lancha, 292, 293, 335
Carlos III, rey de España, 366, 1070
Carlos IV, rey de España, 1071
Carmona, Nicanor M., 98, 105
Carnegie, bergantín goleta, 727
Carnegie, yate, 739
Carrasco, aviador chileno, 944
Carrasco, Bernabé, 364, 389
Carrasco, Eduardo, 1071, 1073, 1074, 1076, 1077, 1078, 1078, 1081, 1082, 1083, 1084
Carrasco, Francisco, 1085
Carrasco, Manuel, 1075
Carrasco, Mariano, 389
Carrasco, V., 707
Carreño, Alejandro, 853
Carreño, José Rosendo, 1085
Carrera Pinto, 792
Carrillo, Carlos, 930
Carrillo, José, 1017
Carrillo Balcázar, José G., 476, 531, 848
Carrillo Martínez, Camilo N., 428, 429, 434
Cartier, 865
Carvajal, comandante, 424
Carvajal Ambulódegui, Manuel Melitón, ministro, 364, 378, 393, 567, 853,

855
Carvajal Fonseca, Héctor Ulises, 377, 378, 393
Carvajal Fonseca, Julio, 399, 598, 930
Carvallo, Onofre, 152
Casabona, Manuel, 258
Casanave, Ernesto, 453
Casanave Muelle, Octavio C., 307, 310, 453, 454, 457, 526, 671, 890
Casanova Zapelena, Gregorio, 640, 853, 863, 1018
Casas Higueras, Manuel de las, 703
Case, John, 616
Cassel, vapor, 164
Castañeda, Óscar, 131
Castañeda Martos, Alicia, 265, 271, 274, 358, 359, 387, 388, 392, 393, 433, 449, 452, 467, 525, 556, 1021, 1022, 1023
Castañón, Néstor, 853
Castelar y Cobián, Pedro, 132
Castilla, Ramón, 148, 388, 411, 428, 867
Castillo, José Gregorio del, 703, 730, 732, 740
Castillo, Juan, 251, 254
Castillo Burgos, Eduardo Alberto, 493, 703
Castillo Ramos, Alberto del, 610, 655, 658, 696, 698, 766, 979, 1001, 1004
Castillo Talavera, Alfredo, 728
Castine, buque U. S. S. Navy, 541
Castro, Ángel, 213
Castro, Antonio, 891
Castro, aviador chileno, 944
Castro, Eloy, 31
Castro de Mendoza, Héctor, 710
Castro de Mendoza, Mario, 86, 104, 105, 106, 107, 108, 115, 126, 143, 172, 268, 272, 612, 717
Castro Hart, Juan Manuel, 703
Castro Oyanguren, Enrique, 768
Castro Ramos, Juan, 490
Castro Reus, Luis, 717
Caupolicán, goleta, 387
Causey, Lewis Dean, 507, 508, 511, 514, 522, 523, 524, 527, 535, 544, 548, 550, 566, 598, 1041, 1042
Cayo Córdova, Percy, 271
Cayo Murillo, Luis, 490
Cazenueve, Felipe, 853
Cazes, vice cónsul señor, 333, 334
Cazorla, Manuel, 219
Cedar Branch, vapor, 163
Centenario de la Independencia, 272, 305
Cervantes, Guillermo, 305, 312, 336
Cerveros, J., 254
Céspedes, Nicolás, 658
Chabrier, Alberto, 1020
Chacabuco, corbeta, 867
Chalaco, vapor transporte, 47, 187, 268, 362, 364, 365, 392, 466, 564, 852, 855, 856, 868
Chamberlin, Clarence, 903
Chan Kan, 154
Chang Rodríguez, 235
Chappuseau, Roberto, 733, 790, 801, 804
Charcas, vapor, 161
Chatham, David, 415
Chauncey, destructor U. S. S. Navy, 533
Chávez, Luis, 853
Chávez, María, 465
Chávez Dartnell, Jorge, 1018
Chávez Goytizolo, Miguel, 652, 655, 722, 766
Chávez Tovar, Evaristo, 347
Chávez, Julio, marinero, 732, 740
Cheesman, Ricardo, 999
Cherry Branch, vapor, 163
Chesapeack, U. S. S. Navy, 522
Chester, C. L., and Company, 55, 1024
Chester, crucero U. S. S. Navy, 524, 541
Chiari Jr, Rodolfo, 771
Chicago, U. S. S. Navy, 524
Chile, guerra con, 25
Chile, vapor, 148, 150
Chirichigno, P., 707
Chirinos Bellido, José, 489
Chivino, José, 949
Chocano, José Santos, 581
Cincinatti, U. S. S. Navy, 522
Ciriani Santa Rosa, Enrique, 703
Cisneros, G., 36
City of Naples, vapor, 106
Clarke, Williams R., 55, 1024
Clarke Romero, George, 738
Claudia, barca, 202
Clavero, Manuel A., 380, 382, 1017

Clavijo, marinero, 732
Clement, Paul, 370, 512
Cobas, Efraín, 565, 1004
Cobián Gutiérrez, Juan Bautista, 130, 131 (comisión investigadora), 135, 136, 270, 272, 273, 312, 313, 458, 470, 621
Cobián y Pro, José Calixto, 270
Cochrane, Lord Thomas, 147, 1072, 1084
Cody, ingeniero, 56, 1024
Cohoban, aviador inglés, 904
Cole, almirante, 652, 653
Cole, Francis, 489
Colegio Naval Militar, 388, 389, 1018
Coli Sánchez, Atilio, 717
Colmenares Alday, Luis A., 801, 1004
Colombo, vapor, 159
Colón, Cristóbal, 865
Colorado, U. S. S. Navy, 524
Comisión constructora de los cruceros, 392, 393
Comisión Hidrográfica, 393, 429, 433, 466
Compañía de Navegación del Amazonas, 334
Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, 17, 21, 86, 87, 95, 96, 99, 102, 104, 105, 108, 114, 115, 116, 119, 121, 122, 124, 125, 126, 128, 130, 131, 132, 135, 136, 138, 140, 141, 142, 145, 156, 168, 172,173, 252, 254, 258, 259, 261, 262, 269, 271, 444, 970, 1031
Compañía Sudamericana de Vapores, 111, 136, 137, 151, 152, 153, 157, 173, 252, 254
Compton, Edmundo S., 152,
Compton, John, 1003
Concha Ibérico, Guillermo, 489
Concord, U. S. S. Navy, 514
Cóndor, vapor, 160, 161
Congreso, bergantín, 1076
Connecticut, U. S. S. Navy, 522, 540
Constitución, transporte, 98, 270, 273, 359, 364, 365, 392, 393, 419
Contamana, vapor, 293, 335
Conterno Frayssinet, Luis, 703
Contramaestre Dueñas, barca, 682, 869
Contreras, aviador chileno, 944
Contreras, Julián, 668, 952
Contreras, Julio C., 1022
Cook, 865
Cooper, Archibald S., 85
Cooper, Arturo S., 73
Cooper, Mary, 876
Cordero, P., marinero, 707
Cornejo, Guillermo, 877
Cornejo, Mariano H., 176
Cornejo López, Carlos E., 612, 1022
Cornejo Portugal, Gustavo Francisco, 668, 677, 879, 904, 908, 932, 949, 952, 953, 954, 955, 1022
Coronel Bolognesi, crucero, 132, 265, 268, 274, 367, 369, 378, 392, 393, 400, 404, 425, 429, 433, 435, 437, 461, 464, 475, 494, 495, 497, 523, 562, 610, 632, 667, 676, 682, 688, 702, 715, 721, 760, 761, 762, 763, 764, 766, 767, 768, 771, 775, 776, 779, 780, 781, 782, 784, 785, 788, 795, 801, 856, 863, 879, 948, 1021, 1022
Corporación Peruana de Vapores, 268,
Corrales Ayulo, Francisco, 342
Correa, Augusto, 877, 883, 949
Correa Elías, Guillermo, 274
Correa Santisteban, Augusto, 948
Corrochano, Juan, 1075
Corsin, Charles, 1020
Cortés, Eugenio, 1072
Cortez, Andrés, 251
Cortez, Cosme, 254
Cortez, Víctor, 999
Cosio Zamalloa, José Carlos, 728
Coudouret, Louis, 1020
Coya, vapor, 160, 161, 350, 354
Cremer, Randall, 56, 265
Crempien Velásquez, Federico, 269
Criado y Tejada, Víctor, 853
Cruceros de verano, 20, 27, 376, 525, 557, 562, 574, 610, 632, 666, 683, 684, 685, 688, 705, 712, 734, 735, 738, 759-802, 890, 924, 1016, 1017
Cruz, Luis de la, 1073
Cuadros, Manuel, ministro, 364
Cuerpo Único de Oficiales, creación, 20, 27, 376, 574, 807-808

(creación)
Cuevas, Blas Segundo, 151
Culberston, H. S., 733
Cumberland, William W., 178, 179, 272
Cúneo, Ismael, 260
Cúneo, señora de, 768
Cuno, W., 164
Curaca, embarcación de río, 292
Curazao, vapor, 161
Curletti, José, 446
Curletti Valdés, Lauro Ángel, 208, 210, 211, 446, 447, 449, 456, 497, 517, 518, 522, 536, 554, 567, 610, 613, 746, 860, 870, 878, 974, 1007, 1017
Curling, Young & Co., 147
Cusco, aviso, lancha fluvial, 401, 495
Cusco, vapor, 161,
Cussianovich Valentini, Alejandro, 696, 698, 979

D

Dale, U. S. S. Navy, 522, 527
Damideaux, Emilio, 1020
Dammert, Francisco, 169, 170
Dancuart, J. Enrique, 342
Danieri Castagnetto, Rómulo Nicolás, 739
Dañino Payetaca, Rafael, 932
Darwin, 865
Dauff, Guillermo, 146
Dávalos y Lissón, Pedro, 285, 289, 291, 332, 333, 335
Dávila, Esmeralda, 1022
Dávila, O. M. Roberto, 999
Davy, Charles Gordon, 20, 27, 376, 470, 477, 507, 508, 511, 514, 519, 523, 524, 525, 527, 530, 534, 535, 548, 550, 551, 552, 553, 554, 558, 563, 565, 566, 569, 570, 571, 572, 574, 575, 576, 578, 579, 580, 581, 584, 587, 598, 600, 610, 612, 613, 617, 618, 622, 635, 636, 637, 640, 644, 646, 648, 651, 659, 672, 673, 675, 677, 699, 703, 706, 710, 711, 716, 720, 721, 722, 726, 727, 729, 734, 745, 746, 751, 753, 754, 759, 807, 808, 809, 810, 860, 861, 890, 974, 976, 984, 992, 997, 1017, 1018, 1043, 1044
Decatur, destructor U. S. S. Navy, 533
Delaware, U. S. S. Navy, 540
Delboy Dorado, Emilio, 184, 848
Delfit, vapor, 167
Delgado, Augusto, 382
Delgado, Juan A., 312
Delgado Espantoso, Raúl, 717
Delgado M., Wenceslao, 191, 1030
Delgado Meza, Raúl, 784, 848
Delgado Salcedo, Mario, 342
Delgado Tumes, Emilio, 775
Delgado Vivanco, Juan Ángel, 36, 313, 621
Denderah, vapor, 164
Derteano, Felipe, 273
Desaguadero, vapor, 350, 355
Des Moines, crucero U. S. S. Navy, 514, 537, 540
Deters, señor, 164
Deustua, Alejandro, 853
Devéscovi, Ernesto, 415, 458
Devéscovi, Juan, 130
De Vittorio, vapor, 159
Díaz, Francisco, 1075
Díaz, Mariano, 343
Díaz Dulanto, Federico, 379, 477, 470, 478, 531, 699, 709, 1017
Díaz Zumaeta, Rafael, 717
Dieppois, 865
Diez Canseco, Fermín, 332, 629
Dique, 1040
Dique flotante del Callao, 17 (hundimiento en 1930), 86, 107 (llegada), 144,
Dique seco del Callao, 268
Dixie, U. S. S. Navy, 540
Dogali, crucero (italiano), 286
Doig Dansay, Jorge, 489
Don Juan, vapor, 341, 355
Don Pablo, lancha remolcadora, 201, 228
Dorado, Joaquín, 151
Douglas, doctor, sabio sueco, 307
Dreyfus, Augusto, 67, 1019
Duarte, Fernando, 382
Duarte Colichón, César, 728
Duca D'Aosta, vapor, 159
Duca degli Abruzz, vapor, 159

Ducastaing Álvarez, José Carlos, 689
Dueñas, Ignacio, 340, 341, 342,359
Dugay Trovin, buque escuela, 1017
Duggan, aviador argentino, 904
Duilio, vapor, 159,
Duisburg, vapor, 164
Dukeshire, Norman, 999
Dulanto, Ricardo, 404
Dulanto Gamarra, Manuel, 717
Duncan Fox & Co., 167, 254
Duncker Lavalle, 382
Dunn, Henry, 616
Du Petit Thouars, crucero francés, 542
Durand, Augusto, 446
Durand García, Carlos, 848
Durendart, vapor, 166

E

E-1, submarino, U. S. S. Navy, 522
Eastman, Edmundo, 152
Ebro, vapor, 150
Echeandía,Navarro, Franco, 189, 404
Echegaray, Andrés, 588
Echenique, Juan Martín, 389
Ecos, Humberto, 489
Edmundo, vapor, 348, 350
Edwards, Carlos, 668, 768, 769
Edwards Matte, Ismael, 152
Edwards M. C., Augustín, 152
Ego Aguirre, J., 50
Elcorrobarrutia, José, 1085
Elcorrobarrutia, Juan, 1071, 1085
Elcorrobarrutia Váscones, Eduardo, 703
Electric Boat Company de Groton, 376
Eler Branch, vapor, 163
Eléspuru, Juan N., 853
Elguera, César A., 465, 801, 1029
Elías Aparicio, Fernando, 738
Elías Murguía, Julio J., 664, 668, 674, 675, 768, 769, 864
Elizabeth, barca, 107, 108, 110, 122, 123, 126, 1022
Elizabeth, vapor, 126, 868
Elizabeth, fragata, 461
Elmshorn, vapor, 164
El Occidente, transporte, U. S. S. Navy, 534
Emden, vapor, 164
Emerson, S., 254
Encinas, José Antonio, 138
Enríquez, José, 1075
Entrecasteaux, 865
Erfurt, vapor, 165
Ergones, U. S. S. Navy, 540
Eriasen, expedición a los bosques de Junín y Madre de Dios, 650
Errázuriz, Maximiliano, 151
Escalante Pérez, Manuel, 489
Escardó, 201
Escobar, Ossa and Company, banqueros, 151
Escribens Correa, Eduardo, 208, 311, 1029
Escudero, Federico, 1017
Escudero, Víctor F., 863
Escudero Palomino, Víctor F., 752, 801
Escuela Central de Marina, 615, 1079, 1018, 1082, 1083
Escuela de Aprendices Navales, 21, 27, 376, 562, 575, 723, 729, 742, 955, 975-989
Escuela de Especialidades, 21, 475, 575, 955, 963, 974
Escuela de Grumetes, 273, 367
Escuela de Hidroaviación Naval, Ancón, 20, 27, 265, 427, 435, 436, 437, 452, 463, 475, 483, 552, 553, 554, 700, 724, 730, 738, 773, 870- 902, 922, 928, 944, 948, 952
Escuela de Pesquería y Salazón del Callao, 18, 24 (fundación), 206, 207, 208, 210, 211, 211
Escuela de Pilotos y Maquinistas, 21
Escuela de Pilotos y Marinos Mercantes, 27, 969
Escuela de Radio-electricistas, 21, 27, 575, 730, 733, 734, 991-999
Escuela de Submarinos, 21 (creación), 28, 1000-1004
Escuela de Torpedistas, 21, 27, 730, 955, 989-991
Escuela Náutica de Paita, 375
Escuela Naval del Perú, 20, 21, 27, 93, 132, 369, 370, 374, 375, 376, 377, 378, 404, 434, 435, 463, 475, 566, 569-802, 639 (escudo)
Escuela Preparatoria Naval, 466, 1018
Escuela Superior de Guerra Naval,

21, 28, 376, 558, 575, 742, 1004-1013
Escuelas Naval y Militar en Santa Sofía, 497, 503, 504, 510, 519, 524, 525
Escurra, Alfonso René, 689
Escuza Villalobos, Miguel Fidel, 88, 531, 1017
Esperanza, goleta, 794
Espinar, Enrique, 292, 299
Espinar, José Domingo, 359
Espinar Reda, Rómulo, 342, 344, 359
Espinoza, doctor, 1016
Espinoza, Juan Vicente, 752
Espinoza Illich, Carlos, 667, 737
Espinoza Mansilla, César, 696, 698
Espinoza Recavarren, Enrique, 668
Essen, vapor, 164
Essequibo, vapor, 150
Estación de Hidroaviones de Ancón, 510
Estación de submarinos en la isla San Lorenzo, 562, 885, 888
Estación Mareográfica del Callao, 575, 699, 726, 743, 1015
Estremadoyro, Carlos, 917
Estremadoyro Navarro, José, 879, 931, 932, 937, 938, 946, 947, 949
Eten, vapor, 130, 133, 136, 138, 1031
Europa, vapor, 159,166
Evans, almirante U. S. S. Navy, 514, 528
Evans, destructor U. S. S. Navy, 527
Evans, Evan L., 876
Extremeña, corbeta, 1072

F

Fajardo Fernández Maldonado, Carlos, 124, 399, 477, 478, 588, 749, 1017
Falke, crucero alemán, 286
Faucett, Elmer, 559
Faura, Luis, 1017
Faura, Pedro José, 1072, 1083
Faura Bedoya, Manuel D., 53, 379, 403, 455, 504, 857
Fernández Dávila, Aníbal, 139
Fernández Dávila Maura, Carlos, 752
Fernández de Córdova, Isaac, 489
Fernández de Paredes Noriega, María Manuela, 387
Fernández-Prada Effio, Alberto, 483, 490, 875, 879, 881, 882, 1019, 1022
Fernández Valdez, Jorge, 676, 744
Fernández Víctorez, Juan, 1075
Fernandini, Pantaleón, 360
Ferradas del Águila, Ramiro, 67, 744
Ferraro, Lizandro, 170
Ferré, sumergible, 369, 393, 401, 495, 681, 1000, 1001
Ferré Sosa, Diego, 629
Ferreti, Ángel, 249
Ferreyros, Manuel, 76
Fierro, Alberto, 709
Figueredo, Santiago, 495
Figueroa, aviador civil, 944
Figueroa Larraín, Emilio, 1018
Figueroa San Miguel, Eduardo, 1003, 1004
Figueroa San Miguel, Ricardo, 764
Finlay, Carlos D., 152
Fish, César A., 139
Fisk, Guillermo, 127
Fitzcarrald, Carlos F., 335
Fitzsimons, Paul, 507, 508, 514, 527, 535, 1045, 1046
Fitzwilliam, Lord, 855
Flor Castellanos, Francisco Guillermo de la, 668
Flor del Mar, nave, 387
Flores, Florentino, 342
Flores Galindo, Alberto, 258, 271
Flórez Nohesell, Miguel, 25, 29, 36, 46, 47, 51, 52, 53, 66, 68, 69, 73,74, 75, 143, 236, 237, 239, 265, 266, 267, 272, 273, 279, 284, 308, 309, 313, 341, 342
Flores Silva, Carlos, 489
Florio, Vicente, 158,
Florida, U. S. S. Navy, 522, 527
Flotilla Fluvial de Loreto, 306, 314, 369, 401, 405, 464, 511, 562, 912, 921
Focacci, Alberto, 139
Foley Ventosilla, Juan, 752, 1017
Fonkén, Adalberto, 233
Fonseca, Rosaura, 393
Forero, Julia, 272
Foundation Company, The, 55, 56, 64, 65

Franco Echeandía, Juan Alberto, 176
Franken, vapor, 166
Frankenwald, vapor, 164
Frederich, crucero acorazado, U. S. S. Navy, 534
Frederick, acorazado U. S. S. Navy, 522
Freiburg, vapor, 164
Freire Villafana, Alfredo, 634, 655, 710, 1001, 1004
Freundt, E., 707
Freundt Sparavich, Juan Antonio, 676, 731, 732
Freyer, Frank Barrows, 214, 215, 376, 426, 447, 469, 475, 503, 507, 508, 511, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 522, 524, 527, 529, 535, 536, 548, 550, 553, 566, 635, 876
Frías Escobar, Gustavo O., 53, 424, 476, 849, 1017
Frías Saralegui, Carlos, 728
Frodden, Carlos, 801
Fuchs, H. C., 125, 177, 178, 202, 214, 310
Fuente, Federico de la, 853
Fuente, Vicente G. de la, 151
Fuente Chávez, Germán de la, 454, 466,
Fuentes, aviador chileno, 944
Fuentes, Carlos, 740
Fuentes, Hildebrando, 278, 287, 296, 300, 301, 302, 304, 330, 335
Fuentes, Manuel Atanasio, 244
Fylgia, crucero, 648, 651

G

G-4, submarino U. S. S. Navy, 522
Galdo, Humberto, 382
Galdo, Manuel V., 476, 478, 598
Gallagher, Pedro D., 98, 105
Galliani Allende, Carlos Alberto, 612
Gal´Lino Domenack, Humberto S., 489, 610
Gal´Lino Domenack, Víctor, 490
Gallo Hermanos, 165
Gallo Porras, Luis, 144
Galup, Manuel J., 185
Galvao, Joao, 130
Gálvez, Enrique José., 382, 715, 716
Gálvez, Enriqueta Vda. de, 715, 716
Gálvez, vapor, 335
Gálvez Chipoco, José R., 380, 382, 406, 476, 589, 597 640, 779, 859, 1016, 1017
Gálvez Egúsquiza, José, 629
Gálvez Moreno, José Miguel, 434, 715, 716
Gálvez Unzueta, Pedro, 342
Gálvez Velarde, Pedro José, 586, 652, 655, 694, 695, 707, 708, 718, 722, 740, 766, 767, 779, 810
Gama, Vasco de, 865
Gamarra, Agustín, 148, 237
Gamarra, nave, 387
Gambetta Donatti, Néstor, 71
Gamboa Schuman, Alejandro, 489
Gamio, Rosa Irene, 495
Gamero, Adolfo, 346
Ganelon, vapor, 166
Ganoza, Agustín G., 430
Ganoza, José, 251, 254
Garatea, José del C., 382
Garavito, Juan M., 117
Garaycochea, León, 89, 90, 140, 141, 142, 153, 216, 217, 221, 265, 266, 268, 273, 274, 336, 405, 424, 470, 476, 482, 491, 496, 507, 514, 532, 538, 563, 565, 566, 589, 600, 620, 634, 636, 667, 746, 759, 760, 811, 871, 872, 876, 878, 889, 894, 927, 971, 973, 974, 986, 1004, 1011, 1015, 1016, 1017, 1019, 1020, 1021
Garcés, Daniel, 930, 965
Garcés, doctor, 768
García, alumno de la Escuela Militar y Naval, 382
García, Andrés, 1075
García, Godofredo, 588
García, José María, 1071, 1084
García, Juan Manuel, 497
García, Manuel, 1071, 1076, 1079, 1084
García Calderón Chocano, Eduardo, 262, 738
García Calderón Landa, Francisco,
García Calderón Salinas, Augusto, 717, 730, 731, 732
García del Río, Juan, 396
García Gacitúa, Fidel, 235

García Gutiérrez, Augusto, 612
García Ledesma, Carlos, 152
García Maldonado, Javier, 349
García Rada, Gastón, 717
García Ribeyro, Fernando, 652
García Rossel, Carlos, 342
García Salvatecci, Hugo, 233
García Sandoval, Raúl L., 610
García y García, Roberto, 689
García y Lastres, Aurelio, 123, 269
García Zapatero, Augusto, 696, 698
Garcilaso de la Vega, Inca, 357
Gárezon Thomas, Pedro, 496, 848, 850, 853
Garfias, Fernando, 382
Garland Higginson, Luis, 489
Garrido, Andrés, 1075
Garvizo, Francisco D., 720
Gaviria, J., 883
Gayos, Adrián, 478
Gayoso, Adrián, 477
General Baquedano, buque-escuela chileno, 785, 790, 793, 868
General Plaza, nave, 387
Gera, vapor, 164
Geraldino, Juan, 1075, 1082
Gianotti Landa, Julio, 689, 731, 732
Gil, María, 358
Gil de León, José, 732, 1015
Gilardi Vera, Carlos A., 489
Gingio Maru, vapor, 163
Giraldo Bahamonde, José Francisco, 702
Giraldo Rincón, Julio Alfonso, 703
Giulio Cesare, vapor, 159
Glacier, U. S. S. Navy, 514
Glaeesel, E., 166
Godeffroy, Adolph, 164
Godoy, Víctor, 382
Goethals, John, 55, 1024
Goicochea Álvarez, Julio Víctor, 132, 380, 382, 403, 455, 476, 504, 784, 785, 792, 793, 798, 799, 861, 936, 1017
Gómez, Domingo Agustín, 1072
Gómez, Fermín, 658
Gómez, Juan Vicente, 501
Gómez Sánchez, Santiago, 694
Gómez Sánchez García, Ezequiel, 703, 706, 708
Gonner, crucero U. S. S. Navy, 541
Gonzales, José S., 117, 342
Gonzales, Óscar, 342
Gonzales Díaz, César, 717
Gonzales Iglesias, Carlos, 668
Gonzales Iglesias, José, 668
González, M. D., 182
González, Teobaldo, 305
González, William Elliott, 564, 616
González Castro, Julio A., 738
González del Valle Villarroel, Carlos, 599
González Hondemar, Leónidas, 768, 769, 770
González Pavón, Manuel, 1075
González Prada, Alfredo, 529, 1048, 1050
González Prada, Manuel, 231, 233, 234, 235, 358
González Vigil, Francisco de Paula, 244
González Zúñiga, Manuel, 53
Gonzalo Gonzales, César R., 342
Gordillo, Manuel E., 853
Gorven Ortega, René, 634
Goulart, Benjamín, 614
Grace, contrato, 198
Grace Line, 160, 161, 162
Grace y Cía., 254, 261
Graetz, L., 999
Granadino Mujica, Carlos A., 634, 653, 722, 779
Granados, Vicente, 1075
Grand González Prada, Alfredo, 529
Granda, José, 446
Grandon, vapor, 166
Granthon, Enrique, 1017
Grau Astete, Óscar, 652, 654
Grau Cavero, Miguel, 404, 405, 409, 410, 415, 418, 437, 458, 590, 597,
Grau Seminario, Miguel, 388, 405, 410, 415, 418, 434, 620, 629, 792
Gregores, José, 941
Grillo, Luis Felipe, 233
Grisolle, Marcos A., 262
Griva Pannay, Pedro, 931, 932
Grove, aviador chileno, 944
Grow, Harold Bartley, 477, 534, 537, 548, 550, 551, 552, 559, 566, 888, 889, 890, 902, 903, 908, 921, 927, 929, 930, 936, 938, 945, 946, 894, 1021, 1052, 1053, 1054

Grow, John D., 530
Grunewald, vapor, 164
Guanay, bote volador, 876
Guano, Compañía Administradora del, 18, 90, 91, 93, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 201, 202, 207, 216, 222, 226, 227, 228, 229, 230, 268, 273
Guañape, lancha remolcadora, 201
Gubbins, Reinaldo, 123
Guerinoni, Virgilio, 878
Guerra, Aurelio de la, 209, 399, 478
Guerra con Chile, (posguerra) 19, 25
Guerra Gorostidi, Antonio de la, 274
Guerra Hurtado, Aurelio de la, 274, 849, 1017
Guerrero, Santiago, 853
Guette, Pierre Napoleón Augustín Lucien, 375, 1000
Guilleux La Roërie, Louis Charles Damase, 375, 1000
Guirior, José Manuel de, 1070
Guise, nave, 270, 388
Guise, BAP, 495
Guise, Martín Jorge, 629, 648, 867, 1075, 1081, 1082
Gunnell, John Henry, 546, 547, 548, 550, 549, 552, 1067, 1068, 1069
Gustinellí, Antonio, 254
Gutarra, Nicolás, 258
Gutiérrez, hermanos, 428
Gutiérrez, Jorge, 342, 876
Gutiérrez, Salvador, 123
Gutiérrez Mirenghi, Jorge, 53
Gutiérrez y Pérez, Carolina, 270
Guyant, C. E., and Company, 927
Guzmán Barrón, Edmundo Alberto, 652, 722
Guzmán Marquina, Ricardo, 489
Guzmán y Valle, Enrique, 853

H

Haarlem, vapor, 167
Habich Brando, Edgardo de, 53
Hagen, vapor, 164
Haimon, vapor, 166
Halfman, aviador civil, 944
Hall, James, 877
Halle, vapor, 164
Hamburg, vapor, 164
Hamilton, George, 855
Harlech Castle, transporte, después *Veronique*, 852
Harrington, contralmirante U. S. S. Navy, 528
Hart Combelt, Santiago, 88
Hartford, U. S. S. Navy, 522
Hassel, G. M., von, 282
Hassel, Jorge M., y Cía., von, 286, 302, 334
Haya de la Torre, Víctor Raúl, 257, 564, 566
Haza, Benjamín de la, 349, 853
Haza, Manuel de la, 1071
Hazel Branch, vapor, 163,
Héctor, goleta, 388
Heineken, H. C., 166
Helder, vapor, 167
Helena, cañonera U. S. S. Navy, 533
Heluan, vapor, 164
Herman, vapor, 291, 292, 293, 335
Heros, Carlos de los, 629
Herrera, aviador chileno, 944
Herrera, coronel, 933
Herrera, Emilio, 932
Herrera, Genaro Ernesto, 280
Herrera Monge, Ricardo, 668
Herreros, aviador chileno, 944
Hidalgo, Eduardo, 342, 470, 853
Hidroaviación, Servicio de, 938
Higginson, Elías, 342
Hildebrandt, Augusto, 1022
Hildebrandt Dávila, Carlos Augusto, 877, 917, 949, 950, 951, 953, 1022
Himno de la Escuela Naval, 628-632
Hinojosa, Eduardo, 382
Hinojosa, José, 382
Hohagen, Elmer, ingenieros, 66
Holger, vapor, 166
Holstein, vapor, 166
Hora oficial, 562, 575, 727, 1015
Hormiga, embarcación tipo chata, 341
Howe, Alfred Graham, 476, 477, 538, 541, 542, 543, 545, 546, 547, 549, 550, 552, 566, 584, 703, 706, 716, 1054, 1059, 1060, 1061, 1063, 1066, 1067, 1069
Huallaga, vapor, 107, 108, 110, 122, 126, 133, 136, 138, 142, 143, 259, 271, 297, 383, 385, 386, 387, 438,

441, 442, 1022, 1036
Huamán de los Heros, Benjamín, 182, 184, 452, 467
Huaraz, buque, 359
Huáscar, monitor, 270, 388, 619, 620, 802, 848
Huáscar, vapor de río, 287, 302
Huasco, vapor, 152
Huayna, vapor, 287
Hubbard, 736
Hubner Quiroz, Óscar A., 634, 708, 722
Huelga de tripulantes, 260
Huguet, Felipe Nery, 1022
Huguet Vega, Carlos Felipe, 877, 879, 948, 1022
Hurtado, Grimanesa, 274

I

Ibáñez del Campo, Carlos, 501, 793, 796, 798, 804, 806
Ibáñez Gutiérrez, Adolfo, senador chileno, 412
Iderwald, vapor, 165
Iglehart, David S., 98, 105
Iglesias, A., 36
Iglesias, Francisco, 1015
Iglesias, Miguel, 268, 460
Iladoy, Juan, 1071
Illinois, acorazado U. S Navy, 514, 564, 1017
Illman, 695
Imperial, vapor, 152
Independencia, fragata blindada, 270, 434, 715, 716
Indiana, acorazado U. S. S. Navy, 522, 540, 541
Indiana, vapor, 159
Ingram, vapor, 166
Ingunza, Leónidas, 382
International Petroleum Company (IPC), 173
Iquitos, lancha, 273, 292, 293, 306, 392, 393
Iquitos, puerto, 18, 279 (fundación), 283, 302 (inauguración muelle flotante)
Iquitos, sublevación militar de Cervantes, 305
Iquitos, transporte, 98, 100, 103, 104, 122, 123, 126, 133, 134, 136, 262, 265, 273, 367, 393, 419, 466, 497, 852, 854, 855, 856, 857, 863, 867, 869, 1019, 1022
Iquitos, vapor, 1033, 1040
Iserlohn, vapor, 164
Isis, vapor, 165
Isla de Cuba, U. S. S. Navy, 541
Itauri, vapor, 165
Itecuachi, vaporito, 297
Ithaka, vapor alemán, 289
Izcue, Luis de, 181, 184
Izcue García, José Augusto de, 581, 628

J

Jacksonville, vapor, 161
Jagielski, Walter A., 876, 877, 889, 930
Janequeo, lancha, 715, 716
Janissaire, contratorpedero, 1000
Jara, aviador chileno, 944
Jara Loret de Mola, Carlos Adolfo de la, 538, 599, 645, 668, 879, 889, 891, 892, 893, 903, 930, 1019, 1021
Jerome, Lucien, 352
Jiménez, Arturo, 1007, 1017
Jiménez, Gustavo, 493,
Jiménez, Ignacio, 1015
Jiménez, Manuel F., 740
Jiménez Reyes, Fernando, 676
Jiménez Pacheco Concha, Arturo, 681, 775, 1063
Jiménez Saldías, Manuel F., 531, 680, 762, 1008
Jimeno, Carlos, 1017
Joao Alfredo, vapor, 289
Johnson, George R., 930
Jones, John Paul, 866
Jordan, John J., 476, 477, 478, 538, 540, 546, 549, 550, 566, 1054, 1055, 1056
Jordán, Jorge, 942
Jordán Lawezzari¸ Juan, 703
Jouvet, Dean, 695
Junta de marinos, 132, 133, 134, 135
Justo Sherman, vapor, 289

K

K-5, submarino, U. S. S. Navy, 522

Kallerwald, vapor, 165
Kanguro, buque especial, 369
Kansas, acorazado U. S. S. Navy, 528, 540
Kapsoli, Wilfredo, 249, 250, 257, 275
Kiel, vapor, 165
Kiep, O., 164, 166
Kimberly, destructor U. S. S. Navy, 524
Klaren , 250
Klinge, Gerardo, 34, 45, 76
Klinger, Roberto, 614
König, capitán, 166
Kosmos, Compañía naviera, 136, 164, 254
Koster, Juan, 863
Kraus, E., 254
Kraus, Jacobo, 461, 1024
Kraus, Johann, 47, 48
Kropotkin, Pedro Alexievich, 232
Kruger Alzamora, Juan Luis, 667, 737

L

Labarca, aviador chileno, 944
Labarthe Durand, Enrique, 378, 1004, 1005
Laeisz, F., 164
Lagos, Cipriano, 862
Lagreso, aviador chileno, 944
Laguerre Kleimann, Michel, 374, 375, 377, 378, 383, 405, 469, 496, 500, 505, 510, 511, 529, 530, 538, 539, 542, 547, 554, 556, 557, 560, 563, 564, 565, 566, 567, 573, 574, 578, 775, 807, 871,876, 877, 884, 888, 889, 890, 955, 975, 976, 1004, 1005, 1007, 1013,1015, 1017, 1019
Laines, Manuel, 1075
Lambert, vapor,166
Lanatta, Emilio, 476
Lancaster, U. S. S. Navy, 541
Landa Scalabrini, Jorge A., 702
Landro Sondré, vapor, 289
Lanfranco, Leoncio, 382
Lanfranco, María, 1021
Lang, Samuel, 146,
Lange, señor, 166
Lanza, embarcación de río, 293
Laos, Cipriano, 244, 271, 858
Lapérouse, 865
Lapeyre Ríos, Juan, 489
Lara, J. Crisóstomo, 1079
La Riva, Luis, 1079
La Rosa, Pablo,269
Larrabure y Correa, Carlos, 335
Larrabure, Julio V., 382
Larrañaga, Alfredo, 77
Larrañaga, Pedro, 497
Lassiter, William, 789
Lastres, Cristóbal A., 185
Latorre, alumno de la Escuela Militar y Naval, 382
Laurel Branch, vapor, 163
Lautaro, vapor, 943
Lavalle, José Antonio de, 197, 198, 228
Lavalle Pardo, Mercedes, 1021
Lawrence, destructor U. S. S. Navy, 528, 541
Laynes, Martín, 388
Lecaros, José E., 244
Lecca, Arturo, 931, 932
Leemhuis, Weer, 166
Leguía, Augusto B., 17, 19, 23, 30, 31, 32, 46, 48, 53, 54, 56, 57, 67, 68, 72, 73, 86, 92, 95, 96, 104, 141, 143, 144, 171, 176, 178, 182, 184, 191, 202, 208, 209, 210, 222, 243, 244, 266, 272, 304, 306, 309, 310, 311, 336, 369, 374, 375, 377, 392, 400, 406, 409, 411, 412, 426, 430, 438, 447, 450, 452, 454, 455, 457, 460, 461, 462, 464, 466, 467, 474, 476, 495, 496, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 507, 522, 551, 553, 554, 557, 564, 566, 567, 598, 599, 601, 611, 645, 647, 664, 669, 670, 680, 687, 687, 711, 714, 725, 726, 732, 734, 740, 745, 775, 789, 796, 802, 858, 860, 862, 863, 864, 870, 871, 872, 903, 933, 943, 945, 970, 974, 989, 990, 1007, 1014, 1015, 1016, 1018, 1029
Leguía, Roberto E., 1029
Leguía Swayne, Juan, 870, 871, 876, 879, 939, 1020, 1021
Leguía, teniente, 769
Leguía, terminal, 54
Leguía y Martínez, Germán, 91, 450, 566, 601, 760
Leith, Germán E., 143
Leithe, aviador civil, 944
Lemaitre, Claudina, 268

León, Abelardo, 784
León, Matías, 127
León Arechua, Numa Pompilio, 260, 377, 378, 379, 399
León de la Fuente, Enrique, 583, 703
León de Vivero Amoria, Sergio, 689, 732
León Pizarro, Carlos, 717
Lepanto, vapor, 274
Lértora, Blanca, 949
Lévano, César, 253
Lévano, Delfín, 233, 235, 250, 254
Lévano, Manuel Caracciolo, 233, 235
Lewis Jr., Samuel, 771
Ley, Fred T., 862
Libertad, corbeta, 388, 651, 1085
Libia, buque, 616
Liendo, R., 707
Liga Naval, 268
Liga Patriótica Naval, 863, 864
Lima, crucero, 265, 268, 363, 364, 365, 367, 392, 393, 466, 475, 523, 763, 764, 775, 776, 780, 781, 784, 785, 788, 870, 1001, 1022
Limeña, transporte, 362, 387
Limeño, buque, 1072
Linares, Abel, 293
Lincoln, Abraham, 500
Lindbergh, Charles, 903
Lindley López, Carlos, 652, 737
Lindsstrom, Karl, 648, 651
Lino Sosa,, Arcángel, 752
Lino Sosa, Carlos,
Lino Zamudio, Juan Fernando, 676, 702, 737, 744
Lissón Chávez, Emilio, 710
Llona, Numa Pompilio, 853
Llona, Ricardo E., 493
Llona, Scipión E., 1015
Llona de la Jara, Miguel A., 489
Llosa González Pavón, Luis Edgardo, 652, 654, 655, 722, 1017
Llosa Paredes, Carlos, 728
Llosa Pazos, 556,
Loa, buque nacional, 388
Loayza, Miguel, 466
Loayza Mosquera, Augusto B., 95, 250, 399, 422, 424, 426, 457, 466, 467, 470, 476, 491, 509, 523, 660, 739, 794, 870, 875, 989, 991, 1020
Lobos marinos, matanza de, 217
López, José, 259
López, Natalia, 564
López, Nicolás, 350
López Aliaga, Óscar, 88
López de Castilla, Jacobo, 449, 853
López de Romaña, Eduardo, 300, 302
López Guerra, Luis A., 269
López Jiménez, Arturo, 728
López López, Alberto Flavio, 612, 696, 698
López Mendoza, Óscar E., 475
López Mindreau, 668
López y López, Antonio, primer marqués de Comillas, 165
Lord Cochrane, acorazado, 412
Lorente, Sebastián, 464
Loreto, lancha, 293, 392
Loriga, vapor, 943
Loro, Manuel, 1071
Lostaunau Mathews, 689
Louisiana, acorazado U. S. S. Navy, 541
Lubeck, vapor, 165
Luchsinger, John J., 546, 549, 550, 552, 1063
Ludwigshfen, vapor, 166
Luján Ripoll, Róger,
Luna Ferreccio, Jorge, 717
Luneburg, vapor, 165
Lusitania, vapor, 335
Lyon, Alfredo, 151
Lyon, Horacio, 151,
Lyon, Santiago, 151

M

Mac-Cord, Víctor, 31
Mac Lean, Guillermo C., 272
Mac Lean, Julio C., 143
Mac Lean Forero, Roberto G., 171, 272
Mac Lellan, señores P. y W., 335
Macera D'Allorso, Pablo, 191, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 202, 207, 273, 502
Madueño, Gustavo, 668
Madueño, teniente, 1026
Magallanes, 865
Magallanes, vapor, 943
Magán Tafur, Miguel, 775
Magua, aviador chileno, 944
Maguiña, Alberto, 658
Maguiña, Alejandrino, 465

Maguiña, Alejandro, 673
Maguiña Suero, Alberto, 932
Maguiña Suero, Heriberto, 477, 478
Maid of Scotland, nave, 140
Maipo, barca, 869
Maipo, vapor, 152
Mairo, vapor, 139,
Malachowski, Ricardo, 858
Mala Real Inglesa, 151
Málaga Santolalla, Fermín, 31, 33, 34, 216, 217, 454, 456, 459, 460, 461, 673, 675, 873
Malaspina, Alejandro, 1071
Malatesta, Enrique, 232
Maldonado, 253
Maldonado, aviador chileno, 944
Manchego, Froylán, 462
Manchego Muñoz, Celestino, 457, 462, 464, 465, 531, 532, 542, 540, 690, 693, 870, 901, 902, 975, 1053
Manco, vapor, 287
Mansfield, C. E., 360
Mantaro, vapor, 108, 110, 122, 134, 138, 140, 142, 168, 259, 261, 1038
Manzanilla, ley, 255
Maple Branch, vapor, 163
Mapocho, vapor, 152, 261
Marabí, pailebote, 201
Marañón, pontón, 428, 434
Marañón, transporte, 362, 388, 1018
Mareschal, Enrique, 375
Marfán, Alejo, 793
Marguerye, Paul de, 370, 375, 499, 588, 851, 853
María, vapor, 350
Mariátegui, Foción A., 182, 517
Mariátegui, Ignacio, 340, 1072, 1077, 1080, 1081
Mariátegui, José Carlos, 256, 271, 566
Mariátegui Cisneros, Salvador, 702, 732
Mariátegui Oliva, Ricardo, 489
Marineros, 965
Marlow, Augusto H., 801
Mármol, Guillermo, 31, 130
Marticorena, Francisco, 853
Martínez C., Guillermo, 31, 379
Martínez Claure, Alejandro, 676, 744
Martínez de Pinillos, Carlos, 265, 933, 934, 936
Martínez, ingeniero comandante, 769
Martínez Vereau, Leoncio, 784
Masías, Manuel G., 56, 76, 78, 79, 81, 153, 218, 311
Masson, Graham S., 876, 877
Masterson, Daniel, 505, 1004
Mathews, M. A., 48, 49
Mathey Morillas, Javier Gustavo, 634, 710
Matos Hurtado, Víctor, 269
Maura Butler, Enrique, 762, 763, 769
Maurer, Augusto, 184
Maúrtua, Aníbal, 289
Maúrtua, Vicente, 269
Maúrtua, Víctor M., 109, 118, 119, 127, 128, 204
Mavila, Óscar, 287, 291, 293, 294, 297, 333, 334, 335
Mavila Cáceres, Luis, 703
Mayer, Dora, 71
Mayer, John, 560,
Mayo, embarcación de río, 293
Mayola, vapor, 340, 358
Maza Novaro, Ricardo, 717
Mazorca, lancha remolcadora, 201
Mazuré Alcócer, Pedro, 751, 752, 1008
Mcmillin, Benton, 564
Medelius, Alberto, 720
Medina, Abraham, 299
Medina, Pío Max, 217, 891
Melgar, Manuel M., 342,
Melgar Conde, Fernando, 489,
Melgar Conde, Mariano H., 610, 752, 760, 764, 779, 801, 1004
Melo, Francisco, 286, 297, 357
Melo Moreno, Rosendo, 339, 354, 357, 358
Méndez Pereira, Octavio, 771
Mendiola, Alfredo, 56, 62, 63, 64, 1025
Mendívil Duarte, Alfredo, 489
Mendoza, Raúl, marinero, 706, 708, 718
Mercado Silva, Héctor, 53, 721, 768, 769, 784, 801
Mendoza y Arguedas, Agustín de, 1071
Mercedes, buque, 359
Merck, Ernest, 164
Merel, Héctor, 258
Merino González del Valle, Alberto, 728
Merino Guignoux, Ismael, 489

Mesía Pizarro, Miguel, 653, 658, 668, 674, 675, 694, 695, 707, 751, 752
Meteoro, buque nacional, 388, 1018
Meunier, Enrique, 636
Michilena, Roberto, 694, 708
Middleboury, vapor, 123
Milicias Navales, 18, 238, 239, 242 (supresión), 243, 302 (de Loreto)
Milla Batres, Carlos, 358, 387, 449, 461
Miller, José E., 274
Miller y Rasenhill, constructores, 148
Mincio, vapor, 159
Mindreu Ruzo, Francisco, 667
Mineola, vapor, 162
Ministerio de Marina, (creación) 19, 20, 25, 395-406; 420, 495
Ministerio de Marina y Aviación, creación, 20, 482-493
Miranda, César, 251
Miranda, Luis G., 185
Miró Quesada, Luis, 249
Miró Quesada, Óscar, 308
Misión Militar Francesa, 512, 565, 567, 589, 1000, 1019
Misión Naval Americana, 26, 376, 378, 404, 406, 422, 426, 427, 449, 463, 468, 469, 484, 499-567, 569, 572, 598, 683, 702, 763, 775, 779, 785, 888, 902, 955, 969, 1013, 1041-1069
Misión Naval Francesa, 375, 499, 503
Missoury, U. S. S. Navy, 514
Mofett, William, capitán de navio U. S. S. Navy, 537
Mogollón, mecánico, 908
Moisseff Muspratt, Paul, 876
Mollendo, lancha remolcadora, 201
Mondoñedo Moreno, Pedro Luis, 703
Monge, Luis, 486
Monge Gordillo, Carlos P., 689, 737, 744
Monge Medrano, Enrique, 124, 379, 531, 1000
Montagne Van de Voorde, Enrique, 493, 739
Monteagudo, Bernardo, 396, 494, 1073
Montero, Lizardo, 298, 388, 434
Montero, tripulante, 740
Montero y Tirado, Manuel, 123, 694
Montes, Fausto, 616
Montes, Francisco, 801
Montes Arias, Víctor, 402, 403, 599, 645, 668, 930
Montesinos, aviador chileno, 944
Montezuma, corbeta, 1073
Montoya Monroe, Baltazar, 489, 1020
Moore, Lloyd R., 889, 930
Mora, José Nicasio, 184,
Mora Romero, José Ernesto de, 88, 851
Moraleda, José, 1071
Morales, Froilán P., 853
Morales, Manuel B., 1075
Morales Bermúdez, Bruno, ministro, 363
Morales de la Haza, Héctor, 634
Morán, Miguel A., 36, 176
Morante Jara, Samuel, 932
Moreno, alférez, 769
Moreno, Lucía, 357
Moreno Quintana, Elías, 932
Moreno y Paz Soldán, Manuel, 382
Morey, familia, 309
Morey, Luis F., 269, 335
Morey y Águila, 292
Morona, vapor, 279
Mosca, embarcación de río, 293
Mosquera, Carmen, 466
Mosto, Juan, 628, 653
Mosto Mosto, José Alberto, 610, 658, 664, 666, 674, 687, 696, 698, 810
Mould Távara, Federico, 768, 770
Mouraille, Carlos, 299, 333
Mouraille-Hernández y Cía., 285, 292, 335
Moya Alvarado, Carlos Serapio, 703
Moyano, 1076
Muelle y Dársena del Callao, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 97, 137, 241, 251, 252, 253, 254, 263 y 264 López, (empresa),
Muir, Alfred, 151
Mujica, aviador chileno, 944
Mujica, Elías, 348, 360, 363, 389
Mulanovich, Manuel E., 123, 252, 254, 259, 260
Muller Clayssen, Luis, 738
Muñiz, Pedro E., 369, 494, 855
Muñoz, María Cruz, 462

Murga Cisneros, Jerónimo, 382
Murillo, coronel, 942
Murla, vapor, 166
Murphy, R. C., 206

N

Naimes, vapor, 166
Nakashima, Shoji, 213, 216, 274
Namihas Meshali, José, 728
Napo, vapor, 279, 284, 287, 298, 270, 273, 288, 302
Napoli, vapor, 159
Narváez, Anselmo, 694, 707
Narvarte, Fausto, 256, 258
Nautilus, buque-escuela, 274, 1017
Navarrete Carmelino, Aureliano, 668
Navarro Pantac, Esperanza, 28, 405
Navarro Romero, Alfonso, 717
Navea Brea, Alfonso, 738
Navy, Eduardo, 942
Negada, vapor, 165
Neira de Calvo, Esther, 771
Nelson, Horacio, 865, 1082
Nereida, barca, 434
Nevada, U. S. S. Navy, 522
Newart, buque U. S. S. Navy, 541
New Hampshire, acorazado U. S. S. Navy, 528
Newhouse, William, 88
New Jersey, acorazado U. S. S. Navy, 534
New Port, buque U. S. S. Navy, 540
New York, buque insignia U. S. S. Navy, 524, 527, 528
Nieto, Francisco, 806
Nieto Chipoco, Manuel R., 376, 531, 667, 764, 797, 991, 1001
Nina, pailebote, 201
Niño, fenómeno El, 1925, 141
Niederwald, vapor, 165
Nithokris, vapor, 165
Noé, Josefa, 389
Noel, Teodoro C., 33, 34
Noel Lastra, Juan, 629
Nordenskjold, expedición a los bosques de Junín y Madre de Dios, 650
Noriega, diputado por Azángaro, 351
Normand, Julio, 269
Nosa Line (New Orleans and South America),
Noya, Samuel, 718
Noya Ferré, Salvador E., 689, 740
Núñez, Juan José, 465
Núñez Chávez, J. Arturo, 95, 456, 465, 484, 486, 543, 545, 546, 547, 716, 719, 730, 862, 932, 961, 990, 1029

O

Oak Branch, vapor, 163,
Obandini, Francisco, 275
O´Brien, submarino chileno, 796
O´Brien Galindo, Ismael, 703
O´Brien Motto, Manuel, 676, 731, 732
Ocampo Rivas, Mauro, 667
Ocampo Santillana, Daniel, 489
O'Connor Guevara, Juan E., 489, 1020
Odenwald, vapor, 165
Odría, Manuel A., 51, 466
Odriozola, Manuel, 1079
O'Higgins, Horacio, 179
Ohio, acorazado U. S. S. Navy, 533
Olazábal, Luis E., 459
Olaya, José, 309
Olivant, vapor, 166
Olivares, aviador chileno, 944
Olivares, Julio, 793
Olivari Galdós, Juan Francisco, 739
Oliveiro, aviador argentino, 904
Olivera, Agustina, 387
Olivera Arbulú, José María, 201, 260, 379, 383, 399, 554, 555
Olórtegui, Orlando, 339, 340, 342
Olympia, U. S. S. Navy, 514
Olzon, marinero, 732
Omega, vapor, 868
Onofre, marinero, 732
Ontaneda M., Julio, 930, 931
Ontaneda, Manuel, 428
Ontaneda Menacho, Víctor Manuel, 768, 751, 752, 769, 784, 877, 883
Ontaneda Vallejo, Juan Manuel, 19, 25, 33, 89, 186, 242, 243, 243, 312, 403, 404, 406, 418, 421, 422, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 440, 441, 445,449, 455, 456, 496, 500, 504, 507, 508, 517, 522, 531, 565, 584, 588, 589, 640, 746, 784, 853, 872, 875, 876, 1014, 1016
Ontaneda y Mesones, Pablo C., 53

Onza, vapor de río, 293, 335
Orazio, transatlántico, 721, 868
Ordinaire, M. Olivier, 333
Ordóñez de la Haza, Fernando, 676, 694, 706, 718,740
Orduña, vapor, 722
Oregon, U. S. S. Navy, 514
Orella, destructor chileno, 787, 794
Orestes, vapor, 167
Oriana, vapor, 150
Orita, vapor, 150
Oropesa, 150
Oroya, transporte, 150, 268, 362
Orrego Graner, César A., 342
Ortega, vapor, 150
Ortiz Salas, Víctor, 342
Ortiz Sotelo, Jorge, 265, 271, 274, 358, 359, 376, 387, 388, 392, 393, 433, 449, 452, 467, 503, 524, 525, 556, 564, 565, 573, 575, 581, 587, 631, 759, 761, 764, 771, 808, 809, 810, 864, 955, 1003, 1004, 1016, 1017, 1018, 1019, 1021, 1022, 1023
Orué, Diego, 1073
Osiris, vapor, 165
Osma, Javier de, 343, 362
Osorio, 404
Ostoja Diminich, Juan, 728
Otero, José, 1079
Otero Perales, Luis, 404, 405, 415, 416, 658, 689, 694, 695, 696, 698, 708, 810, 1004
Oyague, Carlos A., 143
Oyanguren, Enrique, 175, 215, 273, 858, 1015
Oyararte Iladoy, Manuel Antonio de, 1075, 1082

P

Pacheco, L., 707
Pachitea, vapor, 108, 269
Pacific Steam Navigation Company (P.S.N.C.), The, 67, 73, 75, 76, 77, 82, 85, 111, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 157, 254
Padilla, Rómulo, 359
Paita (ex *Annubis*), vapor, 123, 124, 126, 127, 130, 133, 136, 1032
Palacio, Eduardo, 127,139, 140, 190, 708
Palacios, Enrique, 629
Palacios, José Gabriel, 1071
Palacios, sumergible, 273, 369, 393, 401, 495, 1000, 1001
Palacios Rodríguez, Raúl, 28, 271, 284, 332, 343, 369, 377, 495, 502, 1018
Palacios y Mendiburu, Samuel, 286, 298, 301, 333, 334
Palena, vapor, 152
Palm Branch, vapor, 163
Palma, Angélica, 768, 769
Palma, Clemente, 439
Palza Valdés Moisés R., 342, 848
Panamá, canal de, 30, 145, 160 (apertura), 271
Pancorbo, J. S., 36
Panizo, Carlos, 653
Panizo, Juan José, 1075
Paquita, lancha remolcadora, 201
Parada, Eliecer, 801, 806
Paravicini, Luis, 942
Pardo, Felipe, 212
Pardo, vapor, 335
Pardo de Zela, Francisco, 717, 795, 801
Pardo Figueroa, Eduardo, 891
Pardo y Barreda, José, 96, 198, 257, 358, 367, 378, 398, 399, 403, 405, 429, 466, 494, 495, 496, 505, 567, 863
Pardo y Lavalle, Manuel, 67, 244, 389, 429
Paredes, Joaquín, 1071, 1084
Paredes, José Gregorio, 1071, 1084
Paredes, José Pío, 382
Paredes, Juan, 1017
Pareja, Piedad, 235
Pareja Lecaros, Jaime, 342
Pareja Marmanillo, Alfonso René, 689, 731, 732
Parra del Riego, Jorge, 370, 375, 405, 426, 469, 504, 507, 510, 513, 517, 518, 530, 538, 549, 550, 557, 562, 563, 565, 574, 575, 809
Parra Maza, Raúl, 28
Pasquel, Eduardo, 599
Pastaza, vapor, 279
Pastrana, Miguel, 1082
Patillo, bote volador, 876
Patillo, pailebote, 201
Patiño Petroni, Sandro, 969
Patrón Le Blanc, José, 784

Patrulleras, lanchas, 225, 228, 229
Paulette Andrade, Miguel, 342, 477
Paz Soldán, Carlos Enrique, 208
Paz Soldán, Juan Pedro, 271, 433, 452, 454, 461
Paz Soldán, Luis F., 853
Paza, aviador chileno, 944
Pazos, Juan Bautista, 1075
Pazos, Rómulo, 382
Pazos Corzo, Manuel, 848
Pazos Varela, Ernesto, 382
Pazos Varela, Juan Francisco, 901
Payán, José M., 98, 105, 191
Peacok, George, 148
Pear Branch, vapor, 163
Pease Olivera, Franklin, 652, 664, 674, 687, 722
Pedraza Fuller, Aurelio, 654, 710
Pedraza Fuller, Luis, 728
Pedreros, marinero, 732
Peet, J. W., 254
Peirano, Manuel, 185
Pellegrin, general, 307
Pellny, Bernardo, 56
Pennano, Guido P., 332
Peña, Benjamín, 590
Peña, Ricardo, 401, 402
Peña Murrieta, Rodrigo, 127
Peñaloza, Augusto C., 119
Peñaloza Angulo, Hernán, 489
Perales Bondy, Edilberto, 132, 476, 478
Peralta, Juan C., 123, 494, 863
Perceveransa, vapor, 289
Perea, Alejandro, 406, 407, 408, 409, 495, 808, 1014, 1090
Perené (ex *Marie*),vapor, 108, 127, 130, 133, 136, 138, 139, 140, 142, 283, 869, 1034
Pérez, Heráclides, 73, 75, 76, 105
Pérez, Víctor M., 139, 143
Pérez Figuerola, Arturo, 31,
Pérez Oblitas, Manuel, 1082
Perla, embarcación de río, 293
Perochena, V. A., 182, 259
Pershing, John, 789
Personal subalterno, instrucción, 20
Perú, pontón, 366, 377
Perú, vapor transporte, 148, 149, 150, 363, 364, 466
Peruano, buque, 1072
Peruvian Corporation, The, 52, 74, 75, 76, 77, 81, 82, 85, 198
Peschiera, C., 707
Petit, Manuel, 477, 478
Pezet, Federico Alfonso, 505, 506, 515, 516, 523, 565, 619, 1041, 1042, 1043, 1044, 1045, 1046, 1047, 1048, 1050, 1052
Pezet Miró Quesada, Víctor, 73
Pfeiffer, Carlos, 403, 1017
Pflucker, Carlos Luis., 146, 752
Phipps, John, más tarde Lord Mulgrave, 865
Piaggio, Faustino, 74
Pickmann Barreda, Abraham, 489
Piedra, Enrique de la, 75, 182
Piérola, Carlos de, 891
Piérola, Nicolás de, 67, 96, 231, 270, 358, 370, 388, 393, 1022
Pilcomayo, cañonera, 270
Pilotaje y practicaje, ley de, 21, 1029, 1030
"Pilotines", 71
Pimentel, Julio, 779
Pimentel, Ricardo, 273, 343, 393
Pimentel Rivera, Augusto Ricardo, 206, 208, 209, 211, 217, 259, 260, 273, 342, 377, 378, 393
Pinilla, señora de, 768, 769, 770
Pino, aviador chileno, 944
Pinón, Marcial A., 299
Pinto Basurco Gutiérrez, Moisés, 53, 262, 264
Piñeiro, Gregorio, 1072
Piquera, pailebote, 201
Pizarro, lancha, 273, 393
Pizarro Rojas, Tomás M., 124, 365, 366, 367, 378, 384, 389, 398, 403, 455, 504, 531, 572, 573, 660, 677, 689, 751, 785, 791, 803, 799, 801, 849, 1001, 1004, 1012, 1017
Pizarro Rubio, Miguel, 703
Planet, vapor, 165
Plejanov, Jorge Valentinovich, 232
Plum Branch, vapor, 163
Poindexter, Miles, 681
Poinsotte, P., 252, 254
Policía Pesquera del Litoral Nacional, 18, 223, 224, 225, 227, 228, 229, 230, 274
Pollock, E. T., 709, 710
Pomareda, Marcelina, 392

Ponce Arenas, Luis M., 728
Poplar Branch, vapor, 163
Porras, Arístides, 123, 269
Porras, Mercedes, 392
Porras, Ricardo, 275
Porras, Raúl, 768
Porras, Salomé, 853
Portal, Nicolás, 349
Portella, Juan Antonio, 404, 405, 458, 590, 597
Portillo, Pedro, 286, 335
Portocarrero, Julio, 258
Portugal, María, 1022
Portugal, Manuel Pío, 382
Poseidon, vapor, 165
Posillipo, vapor, 159
Potter, Evelyn, 534
Powers, John, 876
Prado, Enrique del, 517
Prado, Jorge, 405, 415, 416, 418, 437
Prado, Mariano Ignacio, 359, 375, 449, 567
Prado Ugarteche, Mariano Ignacio, 105, 269, 270
Prat, Arturo, 797, 792, 801, 806
Prat, Carmela Carvajal viuda de, 799
Prentice Conti, Guillermo Alejandro, 717
Presidente, fragata, 387, 1082
Presidente Augusto B. Leguía, buque-escuela, 20, 870
Presidente Bermúdez, vapor, 291
Presidente Leguía, vapor, 314
Presidente Sarmiento, fragata argentina, 494, 865, 868, 1017
Pretel, buque U. S. S. Navy, 540
Price, Enrique, 210, 213
Princesa de Asturias, crucero, 274
Princeton, cañonera U. S. S. Navy, 534, 540
Pro, Ismael, 877, 879
Procyon, U. S. S. Navy, 522
Pro-Marina, Asociación Nacional, 88, 110, 268, 411, 429
Proromant, Alfredo, 740
Protector, fragata, 1075
Protzel, Guillermo, 1020
Proudhon, Pierre-Joseph, 232
Prugue Castro, Armando, 752
Pruss, Bernardo, 388
Puccio Arias, Aníbal, 728
Pueblo, buque, U. S. S. Navy, 532
Puente, José R. de la, ministro, 185, 364, 853
Puente Hugues, Raúl de la, 702
Puno, aviso, lancha fluvial, 401, 495
Puno, puerto de, 19, 339, 345, 349, 353
Putumayo, vapor, 279
Pye, William S., 376, 546, 547, 549, 550, 552, 559, 567, 730, 1011, 1063, 1064, 1065

Q

Quesada, Valentín, 257
Quimper, José María, 388, 1072
Quiñones, Lizares, 621
Quirós Vega, Francisco, 56, 78, 79, 81, 85, 152, 153
Quiroz Salinas, Manuel Francisco, 739

R

R, submarinos, 376, 506 (adquisición), 783
R-1, R-2, submarinos, 506, 702, 715, 737, 771, 775, 776, 779, 780, 781, 982, 1003, 1004
R-3, R-4, submarinos, 780
Race Horse, buque, 865
Rada y Gamio, Pedro José, 465, 513, 695, 1015
Rainbow, cañonera U. S. S. Navy, 522, 533
Rakayo Maru, vapor, 163
Ramírez, Benjamín, 336
Ramírez, José J., 853
Ramírez Canaval, Santiago Edgardo, 342
Ramírez Piérola, Ramiro B., 728
Ramos Montoya, Carlos, 342
Ramses, vapor, 165
Rangel, César, 769
Raport, vapor, 166
Ravines, Alfredo, 88
Raygada, Eduardo, 302, 333
Raygada de la Carrera, Julio Abel, 332, 612, 655, 710, 810
Raygada de la Flor, Eugenio, 720
Raygada García, Julio Abel, 810
Raygada Oyarzábal, Toribio, 370, 850, 853

Reaño, 466
Reátegui, José Jesús, 299
Reátegui, Manuel, 293, 335
Reátegui Delgado, Carlos, 689
Reátegui Morey, C., 191, 1030
Recavarren, Federico, 1020
Recavarren, Isaac, 382
Red Cross Iquitos Steamship Company, The, 280, 333
Reinoso, Armando R., 31
Remy, Federico, 853
Renaico, vapor, 136, 152,
Rendón, Enrique, 427
Requena, 1084
Revilla, Clemente J., 191, 1030
Revoredo, Julio, 311
Revoredo Iglesias, Armando, 489
Rey, Eduardo, 259
Rey, Guillermo, 517
Rey, Luis A., 254
Rey y Lama, Guillermo, 870
Reyes, Andrés, 1084
Reyes, Lizardo, 342, 853
Reyes Saavedra, José Mariano de los, 629
Reynoso, Juan José, 273
Rhein, vapor, 165
Rhode Island, acorazado U. S. S. Navy, 533, 534
Rhodopis, vapor, 165
Ribeiro, Juan, 1075
Richarz, Pablo, 269
Rímac, transporte, 108, 138, 139, 142, 362, 1021
Rincón Navarrete, Federico, 851
Río Branco, vapor, 289
Río Negro, embarcación, 292
Río Tapajós, vapor, 289
Río Tigre, embarcación de río, 293
Riol, vapor, 166
Ríos Higginson, Octavio, 610, 628, 658, 696, 698, 708, 810, 979
Riquelme, 792
Riquelme, destructor chileno, 787, 794
Rita, embarcación de río, 293
Ritson, F. & W., 163
Ritter, señor, 164
Riu, A., 999
Riva Agüero, Enrique de la, 98, 105
Rivadeneira, Leónidas, 401, 402, 403
Rivarola Rojas, José Antonio, 738
Rivera, Daniel S., 853
Rivera, Jacinto, 259
Rivera, María Josefa, 273, 393
Rivera López Aliaga, José, 667, 744
Rivera y Piérola, Pedro, 853
Rivero, Carlo, 486
Rivero Rubí, Abraham de, 382, 669
Rivero Ferro, Juan Antonio, 612
Rivero Romainville, Luis Gonzalo, 717
Robilliard, vicecónsul británico, 360
Robles, José, 251, 254
Roca Varea, David, 667
Rocha y Teixeira, 335
Rochester, crucero U. S. S. Navy, 771
Rodil, 650, 1079
Rodman Walter, almirante U. S. S. Navy, 528, 616
Rodríguez, Ernesto, 999
Rodríguez, José Melitón, 109, 629
Rodríguez, Manuel, 382
Rodríguez, P., marinero, 708
Rodríguez, Pedro, 853
Rodríguez Larraín Pendergast, Juan, 738
Rodríguez Ortiz, Víctor, 342
Rodríguez Rabich, Antonio, 342
Rodríguez y Dancourt, 192
Roel, Pedro, 1085
Roesweber, Benjamín, 876
Rojas, Leónidas, 942
Rojas, Pablo, 599
Rojas, Publio, 668
Rojas Cadillo, Antonio, 489
Rojas Guerrero, Fernando, 689
Rojas Ruiz, Reynaldo de, 342, 668
Roland, vapor, 166
Roldán, Alejandro, 342, 360
Roldán Seminario, Alfredo, 932
Roldán Seminario, Ernesto, 612, 664, 710
Roma, vapor, 159
Romanet, Emilio, 1020
Romano, Juan L., 879, 930
Romero, Adolfo, 752
Romero, Eleodoro, 123
Romero, Pablo, 1080
Romero Olano, César A., 689
Romero Pintado, Fernando, 312, 332, 654, 696, 698, 766, 773, 810, 965, 976, 1003, 1004
Rosa, Juan Martín de la, 1075
Rosas, Lautaro, 795, 801, 806
Rose, Carlos, 170

Ross, Jorge, 151
Rosell, Emilio, 377
Rosenthal, señor, 771
Rospigliosi Laca, Guillermo, 634
Ross, Manuel, 1075
Rossi, Demetrio, 299
Rossi, Eugenio M. de, 853
Rotalde González del Valle, Carlos, 132, 493, 510, 536, 560, 1011, 1012
Rotondo, José R., 668
Rouillón, Juan A., 470
Rouillón Orjeda, Luis, 658, 664, 674, 687
Rowe, Graham, y Compañía, 141
Rubattino, Rafael, 158
Rubín, Delfín E., 32
Rubio, Arturo, 33, 34, 456, 464, 465, 476, 513, 545, 703, 706, 726, 754, 976
Rueda, Lorenza, 359
Ruiz Bravo, Pedro, 312, 313
Runciman Rivasplata, Guillermo, 581, 629, 762, 763, 764

S

Saavedra, Antonio, 293
Sachaca, vapor, 388
Sachesenwald, vapor, 165
Sáenz, 944
Sáenz, Jorge, 184
Sáez la Jara, Carlos B., 379, 848
Sáenz Peña, Roque, 856
Salas, Juan José de, 238, 239
Salas, señora de, 768
Salas, teniente, 769
Salas Rushton, Rómulo S., 738
Salas Valdez, José, 1082
Salaverry, Carlos, 668
Salaverry, Felipe, Santiago, 387
Salaverry Alayza, Juan A., 382, 637, 1017
Salaverry Salaverry, José Ernesto, 380, 382, 470, 477, 478, 1017, 1018
Salazar, Carlos, 588
Salazar, Jesús M., 230, 311, 1029
Salazar, marinero, 732
Salazar Bondy, Augusto, 234
Salazar O., S. de, 176
Salazar y Zapata, Mariano, 244
Salcedo, José María, 1075
Saldías Maninat, Antonio Julio, 761, 769
Saldías Maninat, Roque A., 53, 510, 531, 573, 795, 799, 801
Saldías Peña, Eulogio S., 848, 858
Salgado Portocarrero, Jorge, 489
Salinas Cortez, Enrique, 738
Salmón, Esteban, 1071, 1073, 1074, 1076, 1078, 1081
Salmón, José Luis, 718, 1075
Salmón de la Jara, Federico, 505, 525, 558, 571, 583, 600, 703, 704, 759, 809, 859, 1017, 1018
Salomón, Alberto, 33, 75, 124, 175, 176, 467
Samanez Ocampo, José B., 285, 335
Samango, vaporito, 297, 309
Samiria, vapor de río, 293, 335
Sanceau, Reginald C., 280, 282
Sánchez, Carlos, 637
Sánchez, Fernando, 242
Sánchez, José del Carmen, 219, 221
Sánchez, Luis Alberto, 502,
Sánchez Carrión, Alberto, 1004
Sánchez Carrión Velaochaga, Alberto, 610, 696, 698
Sánchez Carvallo, Natalio, 717
Sánchez Cerro, Luis M., 51, 144, 191, 266, 482, 491,493, 558, 559, 560, 561, 572, 574, 740, 745, 870, 1011, 1012, 1030
Sánchez Lagomarsino, José, 346, 349, 352, 360
Sánchez La Rosa, Teodoro, 848
Sánchez Palacios, Manuel, 208
San Cristóval, Evaristo, 853
San Lorenzo, base naval de, 376, 461, 464, 475 (factoría), 562 (apostadero), 681, 683 (construcción)
San Luis, pailebote, 201
San Martín, Emilio de, 434
San Martín, José de, 395, 494, 1072, 1073, 1084
San Martín, nave argentina, 616
San Martín Fraysinet, José, 658, 687, 932
San Martín Frayssinet, Luis Gustavo, 739
San Pedro, pailebote, 201
Santa Ana, vapor, 157
Santa Bárbara, vapor de carga, 161
Santa Cecilia, vapor, 157
Santa Cruz, Andrés de, 275
Santa Cruz, vapor, 157

Santa Elisa, vapor de la Grace Line, 157, 507
Santa Luisa, vapor, 157
Santalla, Alfredo, 942
Santa María, vapor, 130, 157
Santana T., Luis, 668
Santa Paula, vapor de carga, 161
Santa Rosa, guardacostas, 363, 364, 365
Santa Rosa, transporte, 157, 392, 466
Santa Tecla, vapor, 162
Santa Teresa, vapor, 157
Santillana Álvarez, Gervasio, 853
Santo Tomás, embarcación de río, 293
Santolalla Iglesias, Mercedes, 460
Sara, embarcación de río, 293
Sarcillo, pailebote tanque, 202
Sarmiento Calmet, Fernando, 599, 668
Sarmiento Ortega, Elías, 489
Sattler, Fernando W., 170
Satrustegui y Bris, Patricio de, 165
Saucy Jack, nave, 388.
Sauri, Manuel Alejandro, 342, 360, 1071
Sauri Yaquerana, vapor de, 335
Saz Pegorari, Jorge, 342
Scarlett, Peter Campbell, 147
Schawarzald, vapor, 165
Schinkel, Max von, 164
Schley, contralmirante U. S. S. Navy, 527
Schneider, casa, 369
Schrouder, Barón von, 164
Schuchard, J. Grisar, and Company, 151
Schuler, 303
Schweigger, E., 206
Sebara, vapor, 165
Sebastián Elcano, buque escuela español, 794
Secada, Alberto, 130, 270, 405, 418, 437
Secada, dirigente, 256
Secada Más, Carlos, 717, 744
Secada Vignetta, Francisco, 363, 489, 731, 732
Seeley, G. P., 66
Seligman, J. y W., and Company, 60
Seminario, Félix, 342
Seminario, Simón, 588
Seminario Arbulú, Hernán, 668
Sepúlveda, aviador chileno, 944
Serieuse, nave, 388
Serrano, destructor chileno, 787, 794
Servicio de Comunicaciones Navales, 575
Servicio de Hidroaviación de la Armada, 888, 894, 933
Servicio de Hidroaviación en la Montaña, 562, 904, 938
Servicio de Hidrografía y Faros, 93
Sesostris, vapor, 165
Sevilla Olano, Joaquín, 740, 775, 779, 780, 1003, 1004
Shah, buque británico, 388
Sharpe, Jorge, 98, 105
Sifuentes, aviador civil, 944
Silva, aviador chileno, 944
Silva, Ernesto, 946
Silva, Francisco, 251, 254
Silva, Remigio, 358
Silva Boggiano, Alfredo, 728
Silva Gil, José Manuel, 340, 358
Silva Guillén, Ergasto, 489
Silva Rodríguez, José María, 1085
Silva Vásquez, Julio, 949
Silva Velásquez, Juan, 883
Simmons, Mr., 880, 883
Simon, Walter, C., 876, 877, 889
Simpson, submarino chileno, 796
Sims, almirante U. S. S. Navy, 524
Sindicatos del puerto del Callao, 18, 244
Sisson, Jack, 1020
Smyot, aviador chileno, 944
Snare, Frederick, Corporation, 51, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 74, 88, 265, 266, 1024, 1025
Socabaya, nave, 387
Société Générale de París, 55, 64, 65, 68, 74
Solar, Amador F. del, 105
Soldi Le Bihan, Alejandro, 728
Solf y Muro, Alfredo, 853
Sologuren, Armando, 493
Sologuren Gómez, Luis Felipe, 668, 930
Solumuniche, aviador chileno, 944
Somoza, Anastasio, 501
Sooret, Nicanor, 152
Sotil, Germán A., 217
Sotil, Manuel, 382, 478, 588
Soto, aviador civil, 944
Soto, Rafael, 1075
Sotomayor, Enrique, 185
Souza, Guillermo, 293
Souza Almandoz, Alfredo, 610, 653,

654, 658, 689, 694, 695, 696, 698, 706, 707, 766, 810, 1003, 1004
Soyer Calmet, Carlos, 634, 658, 722
Spangnolli, José, 254
Spears, William Oscar, 546, 547, 549, 550, 552, 558, 779, 785, 1066, 1067
Speedier, Douglas G., 343
Spero, vapor, 333
Spreewald, vapor, 165
St. John, Alfred, 333, 351, 360
Stadtlander, A., 166
Stanley, Emory D., 475, 530, 532, 533, 538, 548, 550, 1050, 1051, 1052
Stark, Robert, 853
Sterret, U. S. S. Navy, 522
Stiglich, Germán, 47, 89, 268, 335, 379, 382, 433, 477, 478, 588, 648, 715, 716, 1070
Stimming, C. J., 166
Stimson, Henry L., 559
Strombolli, vapor, 159
Suárez, Belisario, ministro, 363
Suárez, Humberto, 751, 752
Suito, Eduardo, 860
Sulmont, Denis, 234, 255, 256, 258,
Sun Beam, vapor, 350
Swayne Saravia, Pedro Benjamín, 761, 762

T

Taboada y Lemos y Villamarín, Francisco Gil de, 1070, 1071
Taboada Zapatero, Federico C., 379, 768, 770, 848
Taffinder, Sherwood Ayerst, 530, 532, 534, 540, 548, 550, 551
Talismán, transporte, 70, 268, 362, 388
Talledo, 895
Taormina, vapor, 159
Targis, vapor, 166
Tarrade, Víctor, 264
Tassara, Glicerio, 233
Tataje, Julio, 258
Tauro, Miguel, 332, 876
Tauro del Pino, Alberto, 358, 388, 393, 449, 461, 466, 495
Tavolara, Alberto, 721
Teixeira, Luis A., 293
Teixeira Vela, Carlos, 717
Teixeira Vela, Florencio, 652, 658, 707, 718, 722
Tejada, Luis, 286
Tello Dyer, Augusto, 489
Tellus, barca, 869
Teniente Rodríguez, cazatorpedero, 274, 369, 378, 401, 425, 437, 475, 495, 523, 585, 586, 636, 685, 705, 735, 762, 763, 764, 765, 766, 768, 773, 775, 776, 781, 785, 788, 1021, 1022
Teno, vapor, 152
Terciso navales, 238, 239
Terry, Tadeo, 298
Terry Schreiber, José, 752
Thames Ironworks and Shipbuiding Company, 340
Theron, Joseph Alexandre Jean, 375, 858, 1000
Thomas, Juan, 146
Thomson, submarino chileno, 796
Thornberry Queda, Guillermo, 751, 752
Thorndike, Juan L., 343, 347, 350, 352, 360
Thorndike, Luis F., 76
Thornberry Quedas, Guillermo, 999
Thorne, Rollin, 853
Thornton, destructor U. S. S. Navy, 527
Tigre, lancha, 292
Tirado, José M., 201, 242
Tirado, vapor, 387
Tirado Gómez, José María, 859
Tirado Lamb, Guillermo, 552, 668, 674, 675, 769, 1004
Titicaca, Apostadero del lago, 344, 346
Titicaca, flota del, 341
Titicaca, lago, 337- 360
Tizón, Manuel, 259
Toluma, vapor, 161
Torre, Elías la, 853
Torre, Juan Manuel de la, 452, 453, 457, 529, 658, 670, 673
Torre, Pedro de la, 1004
Torre Bueno, Felipe de la, 123
Torre Tagle, marqueses de, 422
Torre Ugarte, Pedro de la, 696, 698
Torres, Demetrio, 293
Torres, Juan Francisco, 658
Torres, Miguel, 737
Torres Balcázar, José, 382
Torres Gonzales, 282

Torres Maldonado, Miguel A., 667, 674, 687, 718, 737
Torres Matos, Humberto, 489
Torres Matos, Juan Francisco, 583, 612, 654, 687, 707, 708, 710, 1004
Torres Osorio, Francisco de Sales, 489
Torres Ríos, Manuel, 932
Torres Tesolini, Fernando, 342
Torrico, Rafael, 599
Torrico, Rufino, 346, 363
Torrico, Tomás, 92
Tovar, Agustín, 350
Tovar, José, 221
Travis, Clifton K., 489
Trenton, U. S. S. Navy, 522
Tres Hermanos, vapor, 201
Triest, W. G., 266
Trujillo, Rafael Leónidas, 501
Tucker, John Randolph, 375, 567
Tudela de Lavalle, Hernando, 476, 477, 531, 903, 1021
Tudela de Lavalle, Juan, 932
Tudela Ron, Darío, 1021
Tudela Salmón, Francisco Elías, 652, 655, 722
Tumbes, buque nacional, 359, 388
Turno, Félix, 632, 860
Turpin, vapor, 166
Tweddle Valdeavellano, Jorge, 908, 932

U

Uarda, vapor, 165
Ubico, Jorge, 501
Ubiña, José, 1075
Ucayali, vapor, 107, 108, 116, 117, 118 (incendio del), 122, 123, 129, 133, 138, 140, 142, 156, 168, 262, 270, 271, 287, 359, 1034, 1037
U. Deutschland, submarino, 166
Ugarte, T., oficial de mar, 708
Ugarte, Tomás, 1072
Ugarte Álvarez, Manuel E., 858, 859
Ugarteche Bebín, Óscar, 717
Ulloa, Alberto, 194
Ulloa, M., 256
Umbert Téllez, Jesús Antonio, 667
Unanue, Hipólito de, 396
Unión, corbeta, 270, 362, 429, 433, 434, 449, 586, 634, 651, 673, 691 (palo de la), 705
Urbina, Teodoro, 621
Urcullu, Félix, 733, 790, 801
Ureña, Víctor Alejandro, 310, 477, 478, 1017
Uriburu, José Félix, 501
Urmachea, Javier, 235
Urquizo Portocarrero, Víctor, 489
Urubamba, vapor, 108, 110, 122, 134, 136, 138,139, 140, 142, 259, 392, 1037
Utah, acorazado U. S. S. Navy, 537

V

Vacaro, Felipe, 942
Valcárcel, Mariano,Nicolás, 465
Valderrama Tudela, Alejandro, 653, 932
Valderrama, Carlos, 848
Valderrama Steimbach, Edmundo, 667, 744
Valderrama Tudela, Carlos,
Valdés Bravo, Arturo, 707
Valdez, Andrés, 446
Valdivia Vera, Alejandro P., 379, 531, 620, 638, 764, 766, 1017
Valdivieso, Víctor V., 217, 477
Valdivieso Castro, César, 264, 848, 1000
Valdizán, Manuel Ernesto, 495
Valdizán Gamio, José Manuel, 365, 408, 495, 503, 553, 557, 628, 955
Valencia, Ramón, 1075, 1079
Valencia Rivas, Mauro, 489
Valenzuela, aviador chileno, 944
Valladares Bravo, Pedro, 668
Valle, Andrés, 251, 254
Valle, Carlos G., del, 478
Valle, Manuel María del, 105, 269
Valle, Tomás, 193
Valle Riestra, Antonio, 449
Valle Riestra Carbo, Federico, 634, 722
Valle Riestra Zela, Ramón, 209, 210, 449, 450, 451, 452, 456, 469, 474, 475, 518, 522, 529, 532, 533, 551, 632, 635, 638, 761
Vallejo, Carolina, 428
Vallejos, aviador chileno, 944
Vallejos Olivera, Pedro, 634
Valle y Riestra, Antonio del, 1082
Van Heurck, Enrique, 917
Van Oordt, Cornelio, 143

Van Oordt León, Guillermo, 703
Varela Orbegoso, Luis, 652
Vargas Prada, Félix, 768, 769
Vargas Quintanilla, Luis Felipe, 382
Vargas Ramírez, Rodolfo, 702
Vargas Rivero, Manuel, 676, 731, 744
Vargas Zollner, Pedro F., 738
Vásquez, Alfonso, 769
Vásquez, Gonzalo, 883
Vásquez de Velazco, Pedro, 1071
Vásquez del Águila, Óscar R., 739
Vásquez Lapeyre, Hernán Santiago, 676, 744
Vega, Ismael, 621
Vega, Mónica, 1022
Vega León, Miguel T., 588
Vegas García, Manuel I., 269, 366, 511, 551, 598, 749, 1017
Vela, Alberto, 251, 254
Velarde, Carlos A., 253
Velarde, Hernán, 534, 540, 542, 546, 1054, 1056, 1057, 1059, 1061, 1063, 1065
Velasco, Reynaldo, 342
Velasco Alvarado, Juan, 273, 558, 567
Velezmoro Mathews, Alejandro, 717
Velezmoro Mathews, Ricardo, 652, 717, 722
Véliz, Claudio, 151, 271
Velos, aviador chileno, 944
Venero Guevara, Ascencio, 752
Venezuela, vapor, 159
Venturo, Pedro C., 853
Vera, Fernando, 71, 251, 254
Vera, Miguel R., 668
Vera, J., 256
Vergara, aviador chileno, 944
Vergara, Santiago, 151
Vergara Albano, Aniceto, 151,
Veronique, transporte, después *Iquitos*, 852, 855
Vidal, 1084
Vidaurre, Lorenzo, 694, 708
Videla, destructor chileno, 787, 794
Vigil Peláez, Eleuterio, 72
Vigilante, pailebote, 388
Vignolo, Mario, 213, 217
Vila Salcedo, Eduardo, 728, 737, 744
Vilches, marinero, 982
Villa, Julio C., 853
Villamón, Froylán, 185
Villanueva Pinillos, José C., 877, 879, 882, 930, 931
Villanueva, P., 36
Villanueva Valencia, Víctor, 559
Villar, Pascual, 387
Villar Olivera, Manuel, 362, 387, 769, 1076, 1082
Villarán, Manuel Vicente, 462
Villarreal, Federico, 588, 853
Villarroel Castillo, Jorge J., 738
Villavisencio, Manuel A., 364, 433, 521, 544, 634, 848, 850, 851, 853
Villavisencio Ayllón, Miguel, 752
Villavisencio Coronel Zegarra, Mauro A., 379, 476, 848
Villavisencio Tafur, José Manuel, 728
Villegas, marinero, 982
Villena, Benigno, 335
Villena Rey, Eduardo, 382
Vinatea Terry, Eduardo, 634
Vinces Ubillús, Alejandro G., 382, 403, 455, 504, 531, 573, 597, 598, 599, 629, 727, 739, 849, 859, 1017
Vinhaes, Augusto, 1007
Virgilio, motonave, 159
Virginia, U. S. S. Navy, 522
Vittorio Veneto, vapor, 159
Vivanco, Manuel Ignacio, 388, 404, 428, 1075
Vivero, José Pascual de, 650, 689, 1079, 1080, 1081, 1082, 1084
Vogtland, buque mercante, 66
Vulcano, vapor, 159

W

Wagner, Emilio F., 75
Waiss Durán, Martín, 213, 217, 218, 219, 220, 221
Wake, John, 739
Wakeham, Roberto, 653
Wales, Rec., 877
Ward Cáceres, Víctor, 1004
Warnholtz, señor, 164
Wasgenwald, vapor, 165
Washburn Salas, Carlos J., 877, 879, 882, 930, 950
Washington, George, 635
Watt, James, y Compañía, 340
Welche y Cía., 335
West Virginia, U. S. S. Navy, 524, 534
Wheeler, Willard, 876

Wheelwright, Guillermo, 146, 147, 148, 149
Wido, vapor, 166
Wiegand, Felipe, 794, 801
Williamsen, Peter, 650, 651
Williams, ingeniero de la firma Doullut and Williams de Nueva Orleans, 55, 1024
Wilmington, crucero norteamericano, 286
Wilson, Belford Hinton, 146
Wilson, Thomas W., 505, 663
Winffel Ríos, Gloria, 28
Winstanley, Guillermo, 853
Woermann, A., 164
Woodward, Clark Howell, 310, 518, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 542, 548, 550, 551, 552, 554, 556, 658, 659, 671, 680, 873, 890, 1007, 1048, 1049, 1050, 1052
Woolfe, ingeniero de la firma Doullut and Williams de Nueva Orleans, 55, 1024
Worden, U. S. S. Navy, 522
Wyatt, Ben Harrison, 545,546, 549, 550, 552, 889, 930, 1061, 1062, 1063

Y

Yankee, lancha, 292, 293
Yapurá, vapor, 340, 341, 343, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 355, 359, 360
Yaquerana, embarcación de río, 293
Yavarí, vapor, 287, 302, 341, 343, 347, 348, 349, 350, 352, 353, 354, 359, 360
Yepes, Ernesto, 234
Yungay, nave, 387
Yurimaguas, vaporito, 292, 297
Yussef, aviador chileno, 944

Z

Zagazeta, Óscar, 382
Zamudio, Alfredo, Lino
Zamudio Colmenares, Armando, 877, 879, 880, 930, 950
Zapater Vantosse, Carlos, 728
Zárate, Francisco, 1073
Zavala, Rodolfo, 853
Zavala Goudey, Arturo, 751, 848
Zavala Zavala, Nicolás, 53
Zegarra, Enrique, 219, 220, 221
Zegarra, Manuel, 1021
Zegarra Lanfranco, Carlos, 60, 265, 477, 877, 879, 930, 933, 934, 936, 1021, 1024
Zegarra Villar, Edmundo, 652
Zela, María, 449,
Zelada de la Fuente, marqueses de, 270
Zenille, aviador chileno, 944
Zevallos Miranda, Ricardo, 653, 696, 698, 784, 810
Zevallos Ugarte, Horacio, 489
Zímic Vidal, Esteban, 738
Zota, Fidel, 262
Zuloaga, Ernesto, 260
Zumaeta Vallejos, Elba, 28
Zúñiga, aviador chileno, 944
Zúñiga, Manuel, 1017
Zúñiga, S., marinero, 708