El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana (1919 - 1930)

El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana (1919 - 1930)



Teniente Primero
Michel Laguerre Kleimann



Teniente Primero
Michel Laguerre Kleimann

Nació el 7 de setiembre de 1984, en Ica. Ingresó a la Escuela Naval del Perú en el año 2002, graduándose como Alférez de Fragata en diciembre del 2006. Es calificado en ingeniería electrónica. En el año 2011 ingresó a la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú-PUCP, graduándose como Magister en Historia en el 2013. Es co-autor, junto con el doctor Héctor López Martínez, del libro Tres Héroes Navales Lambayecanos (2014).

Ha servido en el B.A.P. Aguirre, en la ex-Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina, en la Estación de Armas Submarinas, en la Dirección de Información de la Marina y, desde el año 2013, en la Dirección de Intereses Marítimos.

El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana (1919-1930)

El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana (1919-1930)

Teniente Primero
Michel Laguerre Kleimann

Dirección de Intereses Marítimos

El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana (1919-1930)

© Michel Laguerre Kleimann, 2015
michel.laguerre@marina.pe

© Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cuadra 36 s/n La Perla-Callao
Lima - Perú
Telf. (511) 5142930, anexo 2308.
patrimonio.cultural@marina.pe

Primera edición: noviembre de 2015
Tiraje: 500 ejemplares

Diseño de cubierta:
Nataly Gervacio Merino
Ilustración de sobrecubierta:
Portada: Clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú, 1929.
Contraportada: Presidente Augusto B. Leguía inspeccionando unidades de superficie, 1925.
Diagramación de interiores: F.M. Servicios Gráficos S.A.
Imprenta: F.M. Servicios Gráficos S.A.
Henry Revett n.º 220, Lima - Santiago de Surco

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 2015-15739
Impreso en el Perú - Printed in Peru

La Historia no es anacrónica… Hacer historia es una excelente manera de conocer la razón de muchas cosas y, al mismo tiempo, una excelente manera de conocer bien nuestra realidad y nuestros problemas
(doctor José Agustín de la Puente Candamo, 1975).

Podemos declarar que estamos en la época de la Nueva Patria, y al mismo tiempo, que vemos llegar la época de la Nueva Armada
(capitán de navío Charles Gordon Davy, 1925).

CONTENIDO

Prólogo 11

Presentación 17

Introducción 19

La Armada Peruana: 1884 a 1919 35
Situación del país luego de la Guerra de 1879 35
Reconstrucción de la Escuadra 41
Preocupación por la formación naval 46
La Misión Naval Francesa 51

Trasfondo histórico y social de la modernización naval de los Estados Unidos de Norteamérica.- Finales del s. XIX e inicios del s. XX 67
El desarrollo de la Armada como elemento fundamental en el expansionismo de los Estados Unidos a finales del s. XIX e inicios del s. XX 69

La Misión Naval estadounidense en el Perú, Leguía y el comienzo de la reforma de la Armada Peruana 85
Situación Internacional 86
Cambios organizacionales en la Armada Peruana 92
Antecedentes a la contratación de la misión naval de los Estados Unidos de Norteamérica 103
Situación de la Armada al inicio del Oncenio.- Memoria del primer Ministro de Marina 109

Arribo de los miembros de la Misión.- Primeras observaciones 115
Formación a la *Americana* 122
La *Política* dentro de la Armada 133
Adquisiciones, Operaciones y Alistamiento 142
El Servicio de Hidroaviación de la Armada 166
La caída de Leguía y el término de la primera fase de la Misión Naval estadounidense 175
Luego del golpe 181

Conclusiones 185

Anexo

Relación de los oficiales de la Misión Naval estadounidense 189

Fuentes 191

Prólogo

Como se anota en la Introducción, son diversos los enfoques que encontramos sobre el tiempo del *Oncenio.* Unos estudios subrayan solo los aspectos negativos, otros, como respuesta, destacan la labor desarrollada en la modernización del país, las obras públicas para el embellecimiento, sobre todo de la Capital. Estos son los áulicos, que suelen recurrir a las mismas fuentes que los anteriores, pero dándoles una interpretación diferente y le adjudican al mandatario calificativos como *Titán de los Andes.*

El aspecto que toma Michel Laguerre escapa, en cierta forma, a la polémica planteada en torno a la figura de don Augusto B. Leguía, pues se aborda un tema más técnico, pero descuidado por la historiografía nacional, como es el de la Marina de Guerra del Perú, cuya historia se ha recogido, en forma sistemática, solo a partir de la fundación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, por los años de 1973, durante el gobierno del general Juan Velasco Alvarado. El principal objetivo de dicha institución fue, justamente, escribir la gran Historia Marítima de Perú, pero dada su complejidad todavía no se ha concluido. Por tratarse de una obra de carácter general hay diversos capítulos de la vida interna de la Armada, que no aparecen con la misma minuciosidad que en el texto presente.

En el estudio presente se plantea cómo la preocupación del mandatario por el fortalecimiento de la Armada nacional se

inserta dentro de las reformas del régimen de la *Patria nueva*, con las cuales rompe con la tradición afrancesada vivida por la mayoría de los países latinoamericanos a partir de la Independencia, cuando la admiración por la cultura gala se manifestaba, prácticamente, en toda la vida del país, tanto en el pensamiento político, como en los modelos educativos, en la moda, en diversas costumbres que sustituyeron a las españolas, y en la formación de las fuerzas armadas, especialmente entre fines del siglo XIX y comienzos del XX, cuando se tiende a su profesionalización. El gobierno de Nicolás de Piérola contrató la misión francesa del general Paul Clement para el Ejército y, posteriormente, el 25 de mayo de 1905, bajo el gobierno de José Pardo se firmó el convenio para traer una misión naval al mando del teniente de navío Paul de Marguerye. Tanto Francia como el Perú tenían interés en afianzar estas relaciones para tratar de contrarrestar la influencia anglosajona que se daba en países como Argentina y Chile.

Laguerre desarrolla con bastante acierto la manera como bajo la capa de *La Patria Nueva* Leguía recorta considerablemente la influencia francesa y en vez de volver a contratar una misión francesa firma convenio con una misión norteamericana, para una reforma profunda de la Armada Nacional. Para este giro, el mandatario tuvo en cuenta tanto elementos objetivos, como subjetivos. Los primeros partían del papel que habían jugado las fuerzas francesas en los conflictos internacionales, desde la guerra Franco-prusiana, en 1870, en la cual fue notoria la debilidad de la Armada gala. Asimismo, en la Primera Guerra Mundial no fueron las Fuerzas Armadas francesas las que más destacaron por su técnica, aunque si por heroísmo. No obstante, la superioridad británica y norteamericana determinó el resultado del conflicto mundial.

Las razones subjetivas derivaban del mayor contacto de Leguía con Gran Bretaña y Estados Unidos, especialmente

participaba de la gran admiración de muchos latinoamericanos hacia el "coloso del Norte" que desde la Guerra de Secesión (1861-1865) había demostrado su capacidad de recuperación y liderazgo afirmada con su intervención en la Guerra de 1914, en la cual inclinó la balanza a favor de Gran Bretaña y Francia. Para entonces Francia se vio, en cierta forma disminuida. A esto se agregaba la francofilia de sus enemigos, los demócratas, y en especial Nicolás de Piérola, quien si bien ya había muerto había dejado una persistente herencia antileguiísta. Así empezaba la penetración norteamericana en la reorganización de la Armada Peruana.

Aparte de las motivaciones anteriores, señala el autor, entre los miembros de la Marina nacional se había producido una división entre quienes deseaban continuar bajo la dirección francesa y quienes tenían mayores expectativas en el cambio y veían como una mejor opción el ingreso de los marinos estadounidenses. Pero no todos compartían la idea de tener que recurrir a una misión externa para reordenar las Fuerzas Armadas. En el siglo anterior los marinos habían tenido una experiencia negativa, cuando bajo el gobierno de Mariano Ignacio Prado (1866) se había entregado la conducción de la marina al contralmirante norteamericano John Tucker, mando que fue rechazado por la oficialidad, por considerar que entre los jefes nacionales había personal idóneo para tomar el mando, más aún cuando se encontraban ante un conflicto internacional con España.

Durante su primer gobierno (1908-1912), Leguía había mantenido buenas relaciones con los marinos franceses, pero su exilio en Gran Bretaña y Estados Unidos le permitió ver el gran surgimiento militar y naval de Estados Unidos, desde su intervención en la lucha por la independencia de Cuba y, lo más reciente, la Primera Guerra Mundial. Esto, unido a los anteriores razonamientos lo convenció de optar por una

misión norteamericana para actualizar a la Armada. A esto se sumó que al asumir el gobierno que devino en el *Oncenio*, como lo plantea Laguerre, necesitaba crear dentro de las Fuerzas Armadas un contrapeso al papel político que solía asumir el Ejército, ya fuese por propia iniciativa o por sufrir la manipulación de grupos políticos desde el Congreso, como se viera en 1914, para la caída del presidente Billinghurst. Esa fuerza fue la naval, a la cual mediante su reforma le dio una serie de beneficios para "comprar" su lealtad.

Para la contratación de la misión de norteamericana se destaca en la obra que intervino, además, un elemento intelectual, como fue la teoría de Alfred Mahan sobre el papel que debía jugar la Armada, tanto en tiempos de paz como de guerra, que para el caso del Perú cuya costa estuvo amenazada desde los tiempos de la confederación Perú-Boliviana (1836-1839) y durante la Guerra de 1879, por Chile, resulta evidente que se hacía indispensable contar con una Marina poderosa y moderna. Se vivía en esos años el afán de recuperar las provincias de Tacna y Arica, retenidas injustamente por Chile.

La primera misión estuvo a cargo del capitán de navío Frank Barrows Freyer, en 1920, reemplazado, poco después por Clark Howell Woodward. Así empezaba la penetración norteamericana en la Marina de Guerra nacional, que estuvo antecedida por el establecimiento del Ministerio de Marina, independizado de la cartera de Guerra, para dar fluidez a la relación entre el Estado Peruano y la misión Naval. La presencia norteamericana implicó también el envío de los futuros oficiales a Estados Unidos para que recibieran las bases necesarias para insertarse adecuadamente en la nueva orientación de la profesión.

Laguerre, en el texto, nos introduce a los entretelones de las relaciones entre la misión extranjera y la oficialidad nacio-

nal, dado que no todos los altos mandos estaban de acuerdo en esa dependencia, que consideraban les restaba autonomía, especialmente los de mayor edad. La investigación recoge muy bien las tensiones iniciales entre la misión norteamericana y los marinos experimentados acostumbrados al estilo francés, bajo el cual habían mantenido su autonomía. Sin embargo, junto a ellos había también otro grupo de oficiales que se habían alejado del modelo galo, lo cual refleja la complejidad de la situación que se vivió en la década del 20. Pese a todo, la Misión continuó presente hasta la caída de Leguía y fue la Marina la institución que trató de llevar al Presidente derrocado fuera del país.

El autor presenta en forma ordenada y didáctica todas las incidencias de la presencia y actuación de esta misión, que cambió radicalmente la estructura administrativa y profesional e impuso el modelo norteamericano, lo que conllevó una inevitable dependencia de la institución respecto al armamento, entrenamiento y objetivos de la Armada. Se abrieron las puertas de escuelas de formación profesional en Estados Unidos para las nuevas promociones de cadetes y oficiales.

La información que se maneja en el texto es abundante, mucha de la cual está recogida en las Revistas de Marina entre 1908 y 1953, dado que el texto no se limita, cronológicamente, solo al tiempo del *Oncenio,* sino que parte del primer gobierno de Leguía (1908-1912) y se prolonga hasta los años del gobierno del general Manuel A. Odría para no dejar inconclusa la revisión de lo que sucedió al caer el presidente Leguía, lo cual permite una aproximación al ensañamiento, en tiempos de Sánchez Cerro, que hubo para tratar de desaparecer la mayor parte de lo actuado bajo la influencia norteamericana.

El estudio realizado por el señor Laguerre constituye un aporte de gran valor para la Historia de la Marina de Guerra, porque ofrece un panorama bastante completo de los esfuerzos realizado durante el *Oncenio* para tratar de modernizar y fortalecer una institución que para un Estado como el peruano, de larga costa, necesita contar con los medios necesarios disuasivos para su defensa, tema que desde el siglo XIX, bajo la visión de futuro del mariscal Castilla, estuvo presente en el sentir nacional.

Margarita Guerra Martinière,
Presidenta de la Academia,
Nacional de la Historia

Lima, noviembre de 2015.

Presentación

Un enorme entusiasmo y a la vez curiosidad, me impulsó a tomar en mis manos el "machote virtual" de esta brillante publicación, la cual luego de haberla recorrido de una manera muy ágil, me permite transmitirles en esta breve presentación, mis impresiones de no haberme equivocado en antelarles el calificativo dejado en estas primeras líneas.

El Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann, con la frescura e ímpetu que su grado le da, pero a su vez con la meticulosidad investigadora que le otorga su condición de historiador naval graduado, nos brinda una prolija obra que no solo se presenta con una dedicada rigurosidad bibliográfica, sino que nos introduce también a caminar en su lectura, de la mano de un análisis serio y objetivo, que a juicio de este humilde lector, ubicará a los que lo lean, en un periodo de nuestra vida republicana pleno de controversia y connotaciones socio-políticas, que revela, el descubrir de un "sobre-cimiento" en la estructura de nuestra armada, exitoso, decisional y decisivo en el tiempo, para el auge, crecimiento, prestigio y, porque no afirmarlo también, para el engrandecimiento de una Institución como la Marina de Guerra del Perú, reconocida a nivel local, regional e internacional.

La amalgama cultural profesional de nuestros antiguos marinos de la posguerra, firmes y decididos en su independencia y capacidades, precedidas ellas de triunfos y gloria; con el modernismo, innovación, tecnología, tradición y dis-

ciplina que recaló en nuestras aguas, venidos del gigante del norte y aunado ello a la plenitud de conciencia y obra del gobernante estadista que reconoce en el poder naval una variable clave de éxito para un país marítimo por excelencia como el Perú, concluyen asépticamente en un solo resultado, el resurgimiento victorioso, acertado y sostenible de nuestra querida Institución y de los hombres que la conforman.

Formación naval, tradiciones, profesionalismo, estudios, adquisiciones, modernizaciones, procesos, reglamentaciones, ordenamiento, orgánica, nueva infraestructura, posicionamiento estratégico en la vida nacional, son entre otros, atractivos ingredientes que encontramos en la obra "El oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana (1919-1930)", y que se convierte en un texto de lectura obligada para revisar las raíces de nuestro acontecer institucional.

Felicito nuevamente al autor y le agradezco, haberme dado la oportunidad de leer este libro antes de que uds., sus nuevos lectores, lo hagan, porque me permite a través de esta presentación invitarlos a hacerlo con la avidez con que yo lo hiciera y con la seguridad que al terminarlo quedarán recompensados con la mejor comprensión que el análisis histórico brinda al hombre para enfrentar su futuro y en este caso particular un futuro, que especialmente los marinos del Perú, compartimos y asumimos.

Contralmirante
César Linares Roca
Director de Intereses Marítimos

Introducción

El nuevo panorama político y estilo de gobierno instaurados por el presidente Augusto B. Leguía a partir del 4 de julio de 1919 –un discurso capitalista y empresarial, convencido de que el desarrollo del Perú vendría con la intensificación de la inversión extranjera, en especial la estadounidense– influyó en el desarrollo de la Armada Peruana a través de un programa de modernización técnico y profesional que consideró la adquisición de unidades, la construcción de infraestructura terrestres y la contratación de la misión naval estadounidense.

Esta misión duró hasta el final del Oncenio, y esbozó, a largo plazo, un nuevo perfil profesional en los oficiales que sirvieron en la Armada o se formaron durante su estadía en el Perú. Fue, además, la primera de origen estadounidense en Sudamérica que operó en un periodo prolongado, y no estuvo exenta de fricciones con algunos políticos y marinos peruanos, en especial con algunos de los sobrevivientes de la guerra de 1879 y de los que consideraban que las enseñanzas de la misión naval francesa, predecesora a la estadounidense, eran más adecuadas a nuestra realidad.

El desplome de la Bolsa de Nueva York en 1929 arrastró a las economías latinoamericanas, generando una etapa de crisis que llevó a la caída de varios gobiernos –como el peruano y el argentino, entre otros– que habían estrechado sus relaciones comerciales y financieras con los Estados Unidos. Los hechos ocurridos el 25 de agosto de 1930, al dimitir el presi-

dente Leguía, fueron aprovechados oportunamente por agentes políticos opositores a un régimen que ya se encontraba desgastado y desprestigiado por tantos años en el gobierno, y que mostraba signos dictatoriales, al mismo tiempo que era adulado por quienes se habían visto favorecidos por él.

Sin embargo, estos acontecimientos demostraron también la clara simpatía que gran parte de los oficiales de la Armada Peruana tenían por el depuesto Presidente. Leguía fue visto por aquellos –en especial por la oficialidad más joven– como un hombre moderno que entendía la importancia de contar con una armada profesional en un país como el Perú, que desde el final de la Guerra del Pacífico no contaba con una escuadra de consideración. En otras palabras, un gobernante que poseía conciencia naval.

Por otro lado, se puede también obtener una lectura pragmática que respondería a que la modernización de la Armada se debió a un cálculo político con la finalidad de balancear el peso revolucionario siempre latente en el Ejército, que rompió su "silencio político" en 1914 para volver a hacerlo en 1930.

A pesar de que existe una vasta bibliografía en torno al gobierno de la Patria Nueva, abordando diversos aspectos, como los ideológicos, económicos, populismo, indigenismo, éticos (corrupción) e incluso estudiantiles, no contamos con un estudio específico que trate sobre la relación entre Leguía y la institución naval en el momento que se considera como el verdadero despertar y despegue de la Armada Peruana en el siglo XX.

Entre la bibliografía inicial podemos mencionar los trabajos de Percy Cayo Córdova, *La República 1906-1919* (Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2009), *Historia Marítima del Perú,* tomo XIII; los dos volúmenes de

Raúl Palacios Rodríguez, *La República 1883-1906* (Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1990), *Historia Marítima del Perú* tomo XII y el de Jorge Ortiz Sotelo, *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)* (Lima: Escuela Naval del Perú, 1981). En ellos se muestra la situación de la Armada Peruana desde el final de la Guerra del Pacífico hasta 1919, describiendo las intenciones de los jefes de marina, así como de los gobernantes en su afán de ir reconstruyendo la institución naval. Los libros de Lawrence Clayton, *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995* (Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado - Centro Peruano de Estudios Internacionales, 2002); Daniel Masterson, *Fuerza Armada y sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930-2000* (Lima: Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001) y Efraín Cobas, *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú* (Lima: Horizonte, 1982), nos dan el marco para entender la relación entre los Estados Unidos y la política peruana referida al campo naval.

En relación a la situación de la Armada estadounidense y el modelo de la misma que se exportó al Perú, así como los objetivos que los Estados Unidos buscaron con esta misión; los trabajos de George W. Baer, *One hundred years of Sea Power* (California: Stanford University Press, 1993), Robert Scheina, *Latin America: a naval history* (Annapolis: US Naval Institute Press, 1987) y Henry Hendrix, *Theodore Roosevelt's naval diplomacy. The U.S. Navy and the birth of the American century* (Annapolis: Naval Institute Press, 2009) son de primordial referencia.

Sobre los cambios estructurales y la aceptación de los mismos por los marinos peruanos, véanse Jorge Ortiz Sotelo, "Sucesos a bordo del BAP Almirante Grau con motivo de la caída de Leguía" (*Revista de Marina* 374, nº 2 (mayo-junio 1985): 163-182); y "El capitán de navío Charles Gordon Davy y la Misión Naval Norteamericana" (*Revista del Instituto de Estu-*

dios Histórico-Marítimos del Perú, n° 8-9 (1987-1990): 117-126); así como el de Jorge Parra del Riego, "La Misión Naval Americana en el Perú en la década 1920-1930" (*Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, nº 17 (1998): 99-117), Joel Christenson "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period". (*Derroteros de la Mar del Sur*. Lima, n° 18 y 19 (2013): 37-54) y su tesis doctoral: "From Gunboats to Good Neighbors: U.S. Naval Diplomacy in Peru, 1919-1942". West Virginia, son de principal ayuda para comenzar a entender los efectos de las profundas reformas navales, proporcionando información útil para esbozar una estructura de los orígenes de la misión naval estadounidense en el Perú.

Esbozan el contexto político y la coyuntura del momento estableciendo pautas de los cambios organizacionales dentro de la Armada Peruana durante dicha gestión, cambios que permanecen casi intactos hasta el día de hoy. Asimismo, se refieren a la influencia de la misión naval estadounidense en la decisión de adquirir unidades navales a ese país, creándose una dependencia logística hasta la década de 1960.

Para abordar este tema, he organizado el presente trabajo en tres capítulos que abarcan desde el final de la guerra de 1879 hasta el término del Oncenio.

El primero se centra en la situación humana y material de la Armada Peruana desde el último cuarto del siglo XIX hasta 1919, periodo de tiempo en el cual se buscó reconstruir y modernizar a la institución naval.

Si tenemos en consideración que una Armada se compone de elementos humanos y materiales, la situación de la peruana, a finales de la década de 1880, era sencillamente deplorable. El personal había visto como la institución en la que habían prestado servicios no recibía mayor apoyo del gobierno para ser

reconstituida, mientras que este último también debía atender numerosas dificultades propias de la precariedad de la situación nacional. Poco a poco se fueron adquiriendo naves que no necesariamente cumplían con la misión de custodiar y proteger el litoral peruano. Eran, en su mayoría, embarcaciones antiguas y obsoletas, a las que se les colocaba unos cuantos cañones como material bélico. La primera de ellas, el *Vilcanota*, no duró más de un año en el servicio (1884).

Fue con el primer gobierno de José Pardo y Barreda (1904-1908) que la Armada adquiere cierta prestancia en la región con la adquisición de dos cruceros en Inglaterra. Luego, durante el primer gobierno de Leguía (1908-1912), las unidades navales se incrementaron con la compra –bajo la influencia de la misión naval francesa (1905-1914)– de dos sumergibles y un cazatorpedero en Francia, y se construyó el local de la Escuela Naval en La Punta.

La preocupación por la formación de los nuevos marinos que ingresaban al servicio, y la impotencia de no contar con una estructura adecuada que les permitiera una formación naval de calidad, llevó a los jefes de esos años a enviar a los guardiamarinas a realizar sus estudios y prácticas en otras armadas, como la argentina, la española, la francesa y, desde inicios del 1900, la estadounidense. Así, se adquirieron conocimientos técnicos y doctrinas navales que serían puestos en práctica a lo largo de la primera mitad del siglo XX, materializadas en la contratación de dos misiones navales e, influenciadas por ellas, la compra de buques de guerra en sus respectivos países. Este grupo de oficiales perteneció a la primera generación naval de la posguerra.

Algunos miembros de esta generación se vieron influenciados por marinos que habían actuado en la política, principalmente dentro de las filas del Partido Civil desde la década de

1870, como Lizardo Montero, Aurelio García y García, Camilo Carrillo –líderes prominentes del civilismo a la muerte de Manuel Pardo[1]–, Manuel Villavisencio y Melitón Carvajal, entre otros.

Esto generó ciertas resistencias dentro de la institución cuando Leguía contrató, durante su segundo periodo de gobierno (1919-1930), a marinos estadounidenses para reformar a la Armada. Al respecto, se deben de considerar tres antecedentes. El primero, la negativa de un numeroso grupo de comandantes y oficiales a subordinarse al contralmirante estadounidense John Tucker, nombrado comandante general de la Escuadra por el presidente Mariano Ignacio Prado en 1866.[2] Luego, la actitud del contralmirante Melitón Carvajal ante la misión naval francesa –contratada por José Pardo y Barreda, pero desarrollada durante el primer gobierno de Augusto B. Leguía–. El tercero, que el perfil civilista (o afrancesado) de algunos marinos de la generación siguiente a la guerra influyó de algún modo en el nivel de aceptación frente a las decisiones del régimen del Oncenio.[3]

Por otro lado, el doctor en historia y capitán de fragata Fernando Romero Pintado nos muestra el proceso de formación de la primera generación posguerra del Pacífico, la cual tenía que superar la "valla" de ser tan buena, profesional y patriota como su antecesora. Al revisar los 30 años posteriores a la

---

1 MUCKE, Ulrich. *Política y burguesía en el Perú. El Partido Civil antes de la Guerra con Chile*. Lima: IEP, IFEA, 2010, p. 128. ABANTO CHANI, Julio César. *Encarando el desastre. El Conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte en la Guerra con Chile 1881-1884*. Lima: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2012, p. 51.

2 SALMÓN de la Jara, Federico. "Un testimonio de vida. La Escuela Naval que me formó, 1927-1932". *Revista de Marina*. Callao, 2005, número 1, p. 3.

3 CAUSEY, L.D. *U.S. Naval Mission to Peru*. Washington D.C. 1 agosto 1922, p. 6.

guerra, Romero describe la lenta forma como la Marina de Guerra se fue recuperando, enviando a sus oficiales más jóvenes a realizar prácticas profesionales en marinas extranjeras, ante la ausencia de unidades propias.

El auge y modernización de la Armada se da con la llegada al poder político del presidente Augusto B. Leguía, quien la independiza administrativamente del Ejército al crear el Ministerio de Marina y la profesionaliza con la misión naval estadounidense, pese a encontrar alguna resistencia por parte de los marinos de mayor jerarquía.[4]

Romero señala que los oficiales que se formaron bajo la tutela estadounidense fueron adquiriendo cualidades y capacidades técnicas superiores a las de sus antecesores –sin que ello mermara el valor y honorabilidad que dichos jefes se habían ganado con el transcurso de los años–. Con ello, Romero validó la obra de la misión naval estadounidense. Antes que él, el capitán de fragata Manuel I. Vegas García sostuvo que "la Misión Naval de oficiales de los E.E.U.U que llevan ya cuatro años entre nosotros, [1924] ha contribuido esencialmente al progreso que estamos reseñando".[5]

Por otro lado, el capitán de navío Germán Stiglich, refiriéndose al tema generacional dentro de la Armada, sostuvo en 1927 que:

> La Marina del Perú evoluciona con gallardía de la navegación en superficie a la submarina y aérea. La simpática juventud

[4] "La Marina peruana, tal vez como ninguna otra institución del país, fue dirigida durante diez años por marinos estadounidenses con responsabilidad y acierto, etapa en la que se impusieron cambios y maneras de pensar que hoy forman parte de nuestra tan valorada tradición naval". LLOSA Pazos, Juan Carlos. "El Vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú". *Revista de Marina*. Callao, 2005, número 1, p. 27.

[5] VEGAS GARCÍA, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1924*. segunda edición. Lima: Ministerio de Marina, 1973, p. 292.

> de hoy parece medirse en ideales, lozanía y actividades con esa otra juventud que trajo al país; victorias, naves a vapor, barcos acorazados, cañones gigantescos y otras organizaciones. Un puente de arco audaz, vincula por consiguiente a esa Marina… con la de hoy.[6]

Esta profesionalización, así como la adquisición de la logística necesaria para el cumplimiento de sus funciones, llevó a la Armada a estar alejada de los asuntos políticos, y, en muchos aspectos, agradecida con la gestión de Augusto B. Leguía. Esto se evidenció cuando en agosto de 1930, el teniente coronel Luis Miguel Sánchez Cerro dio el golpe de estado que terminaría con la gestión del Oncenio. La Armada fue la única institución estatal que apoyó al presidente derrocado.[7]

Estos hechos demostraron que la oficialidad joven y algunos Jefes aceptaron e hicieron suyas las reformas de los marinos contratados, quienes –como se verá– tuvieron el mando efectivo de la institución.

El segundo capítulo describe cuál era la praxis y doctrina de la institución naval estadounidense, cuyo modelo se decidió implantar en la nuestra. Desde el final de la Guerra Civil norteamericana, esa armada venía desarrollándose técnicamente gracias al empuje del sector privado, principalmente el de construcción naval, y a la influencia política que llegó a tener la doctrina expuesta por el contralmirante Alfred Thayer Mahan, que impactó profundamente en importantes líderes del país –entre ellos el futuro presidente Theodore Roosevelt–. Gracias a ello pudo contar con una gran flota de buques de primera línea, llegando a expandir su presencia por todo el mundo y, en el caso latinoamericano, a contar con bases que le

---

6 *Mundial*. Lima, 15 de abril de 1927.

7 ROMERO PINTADO, Fernando. "La primera generación naval de postguerra". *Revista de Marina*. Callao, 1985, número 2, pp. 132-151.

permitieran abastecerse de materias primas con rapidez, facilidad y abundancia.[8]

Lo que propuso Mahan fue cambiar la estrategia naval defensiva a una estrategia naval ofensiva, convenciendo al gobierno y a la ciudadanía que habitaban en un país "insular" potencialmente amenazado por la expansión imperialista de los países de Europa y Asia. De alguna manera esta doctrina justificó el inicio del intervencionismo estadounidense.

Luego de la guerra contra España de 1898, la armada de Estados Unidos estuvo a la par de otras grandes marinas, como la británica, la alemana y la japonesa; aumentando su perímetro defensivo en ambos lados del continente. Luego de la Primera Guerra Mundial se hizo evidente que se había convertido en la armada más poderosa del mundo, capaz de apoyar las políticas internacionales de su país.[9]

El intervencionismo en Panamá, Nicaragua, Santo Domingo y Cuba, por ejemplo, buscó controlar el comercio y acceso al espacio americano por parte de las potencias europeas. Otra estrategia fue contar con países "amigos" que sirvieran a sus intereses estratégicos en el periodo de entreguerras. La teoría de Mahan sobre el poder naval se cumplía a plenitud, siendo testigos y actores de ella los oficiales navales estadounidenses que arribaron al Perú durante el Oncenio.

De hecho, la presencia misma de una Misión Naval evidencia el cambio de la estrategia de los Estados Unidos hacia

---

[8] MASTERSON, Daniel. "La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920: Preludio a una Asociación Amistosa". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima 1987-1990, número 8-9, p. 130. Véase también POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History.* Annapolis: Naval Institute Press, 1981.

[9] GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*. Tesis doctoral. Washington: The American University, 1982

América Latina, pasando de una influencia presencial material –escuadrones destacados en las costas latinoamericanas, *hard*– a una estancia humana interna –hombres trabajando desde adentro del país anfitrión, *soft*–.[10]

En el tercer capítulo se verá cómo la misión naval estadounidense logró realizar una sustantiva reforma de la Armada Peruana, que fue repotenciada con la adquisición de submarinos e hidroaviones[11] en los Estados Unidos, así como a través de un profundo y difícil cambio estructural, que la moldeó según los estándares de la mayor y más poderosa marina del mundo.

En efecto, lo que este trabajo busca demostrar es la confluencia de tres vectores que en conjunto lograron crear las bases institucionales que permitieron iniciar el desarrollo y modernización a largo plazo de la institución naval.

El primer vector fue el bagaje técnico-profesional de los guardiamarinas y alféreces de fragata de inicios del siglo XX. Estos tuvieron la oportunidad de experimentar los adelantos tecnológicos y estratégicos navales de armadas como la española, argentina, francesa y la propia estadounidense; e intentaron aplicarlo a la peruana encontrando una sólida resistencia al cambio por parte de algunos jefes y oficiales de mayor jerarquía.

---

[10] Ibídem, p. 105.

[11] Luego de la Conferencia de Washington de 1922, en la cual se limitó la construcción de buques de guerra entre las principales potencias navales, los Estados Unidos innovaron e impulsaron la construcción de los submarinos y de los portaviones –naves no prohibidas con la Conferencia–. KUEHN, John T. *Agents of INNOVATION. The General Board and the Design of the Fleet that Defeated the Japanese Navy.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2008, p. 9.

El segundo vector fue la llegada a la Presidencia de la República de Augusto B. Leguía, cuya dinámica gestión gubernativa rompió antiguos moldes y estructuras dentro de la institución naval. En efecto, la mentalidad pragmática-empresarial de Leguía dio viabilidad a las sugerencias de los jóvenes marinos peruanos que buscaban la modernización de su institución. 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 el respaldo y sustento que un grupo de marinos de avanzada necesitaba.

El tercer vector fue la contratación de la misión naval estadounidense; y es, en esencia, producto de la sumatoria de los dos anteriores. La praxis y estilo que los marinos contratados impregnaron en la organización naval peruana creó una conciencia moderna de cómo dirigir, tanto a mediano como a largo plazo, los destinos de la armada. Sin embargo, cabe resaltar el pragmatismo de esta misión, que respondía a una nueva política internacional de defensa hemisférica por parte de los Estados Unidos, que incluía una participación más íntima y menos impuesta con los países latinoamericanos.[12]

En otras palabras, mentes jóvenes con intenciones de mejorar lo hasta el momento realizado, un presidente con una opción modernizadora de gobierno, y la contratación de marinos de la primera potencia mundial para ejecutar los requerimientos de los dos primeros. Estos fueron los tres ejes sobre los cuales se formó y basó el inicio del resurgimiento y progreso de la Armada Peruana.

Las fuentes primarias de esta investigación provienen, tanto del Archivo Histórico de Marina como del Archivo Central de Marina, que cuenta con los mensajes presidenciales de

[12] GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. 13.

Leguía, las memorias de los ministros de Marina y la recopilación de legislación naval firmada durante el Oncenio. Esta documentación brinda el marco jurídico sobre la contratación y las reformas realizadas por la misión naval estadounidense.

Por otro lado, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú me ha facilitado los informes de inteligencia de diversos jefes de la misión naval estadounidense, así como bibliografía sobre sus actividades durante este período.

Otra fuente de documentación primaria y especializada sobre la temática de este trabajo me fue gentilmente proporcionada por el capitán de fragata y doctor en Historia Jorge Ortiz Sotelo, quien ha investigado con anterioridad sobre la presencia de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú. En adición, debo agradecerle por los contactos profesionales con otros historiadores e investigadores extranjeros relacionados a la armada durante el Oncenio.

Quiero terminar esta breve presentación agradeciendo a las personas que supieron despertar mi interés por la historia, a quienes confiaron y creyeron en mí, y a las que supieron darme aliento durante esta hermosa etapa de mi vida. Entre ellos mi familia, mis compañeros de la Armada, mis maestros de la universidad y mis amigos.

En el primer grupo quiero destacar a mis abuelos, quienes a través de los relatos de sus logros y éxitos despertaron esa curiosidad por conocer las *hazañas* de los antepasados. Mi madre destaca entre todos, pero también debo de mencionar a mi recordado padre, y a mis hermanos y hermanas. Me alegraba el que ellos se enorgullecieran con mis pequeños logros. Mis tíos y tías fueron, en diversa medida, un gran apoyo que nunca olvidaré y agradeceré por siempre. Nombres como Benjamín, María Patricia, Adolfo, Luis Iván, Patricia, Cecilia,

Mauricio, Freddy, Tito, Lucho, Fina, Teresa, Carmen, Patricia, Cecilia, Miguel, María Claudia, Leyla, –con sus repeticiones en ambas ramas de mi familia– son los que deben de figurar como *auspiciadores anímicos* de este libro.

Dentro del segundo grupo, destaco al capitán de navío John Rodríguez Asti, quien al enterarse de mi interés por los temas históricos no dejó de motivarme a comenzar en esta carrera llena de *polvo, hongos y humedad*. De igual forma, al capitán de navío Juan Carlos Llosa Pazos, quien supo impregnarme esa *agresividad* en defender lo institucional y su legado, buscando nuevos paradigmas y hombres olvidados de la Armada. El contralmirante Francisco Yábar Acuña se convirtió, con su impecable amabilidad y buen trato, en un consejero que me motivó a no desmayar. Por otro lado, mi eterno reconocimiento y agradecimiento a quien por iniciativa propia y de terceros, logró que la Armada solventase mi último año de estudios de maestría. Me refiero al caballeroso vicealmirante en situación de retiro Reynaldo Pizarro Antram. Sus llamadas para visitarlo en su oficina para desfogarse conmigo hablando sobre cañones, balas, artillería, bayonetas y museos, hicieron que sintiera que me entregaba un legado que sólo pocos sabrían valorar.

Mención aparte merece el almirante Carlos Tejada Mera, quien desde su cargo de Comandante General de la Marina, me demostró su sencillez y cariño por la oficialidad joven de la Armada. Su esfuerzo y entrega al progreso y bienestar de la Marina de Guerra lo ha inscrito en los hitos de su historia. Con él, la institución naval tiene un antes y un después.

A mi jefe durante dos años en la Dirección de Intereses Marítimos, el vicealmirante Javier Gaviola Tejada, quien me brindó su confianza y apoyo durante este periodo de promoción de la conciencia marítima. Este cargo ha sido relevado

por el señor contralmirante César Linares Roca, distinguido oficial con una capacidad de abstracción profunda y veloz de los distintos temas que afloran sobre su escritorio. Su certero y profesional análisis de variados temas, dentro de la promoción de los intereses marítimos, me permiten agradecerle profundamente por la amistad y caballerosidad demostrada a través de su gestión y recomendación favorable a la publicación de este trabajo.

Los vicealmirantes Luis Ernesto Vargas Caballero Cooban y Javier Bravo Villarán, así como el contralmirante Luis Felipe Ego-Aguirre Villacorta y el capitán de navío Jorge Guerrero Lang, quienes me halagaron con sus palabras de aliento, recomendaciones y tiempo brindado.

A los capitanes de navío Luis del Carpio Azálgara, Kurt Bottger Garfias, Colver Ruiz Roa, Joel Garay Roncal, Oscar Torrico Infantas y Luis Rodríguez Pomareda, y al capitán de fragata José Miovich Rospigliosi, por el interés que demostraron en mis estudios. De igual modo, el capitán de fragata Javier Olivares Suárez, quien se dio tiempo para corregir mis errores de redacción de una primera versión de este trabajo.

El capitán de fragata en situación de retiro y doctor en historia Jorge Ortiz Sotelo me sorprendió al proponer que participe como ponente en un congreso internacional de historia. Recién empezaba por estos estudios y me puso la valla alta. Acepté con mucho temor y curiosidad, y creo que con su ayuda, pude debutar en estos temas sin mayor inconveniente. Las llamadas y correos sobre temas históricos no han cesado desde que nos conocimos gracias al capitán de navío Juan Carlos Llosa.

En el tercer grupo aparecen mis maestros de la universidad. Recuerdo la entrevista de admisión a la maestría, estaban el

lamentablemente desaparecido doctor Jeffrey Klaiber S.J. y el profesor Iván Hinojosa. Salí convencido de que la historia era para mí. ¡Que energía me irradiaron estos dos hombres! Gracias profesores Carlos Contreras, Miguel Costa, Karen Spalding, Eliane Karp, Marco Curatola, Cristina Mazzeo, Antonio Zapata, Iván Hinojosa y, en especial, Jeffrey Klaiber S.J., quien en mi momento de duda y flaqueza supo darme ánimos para continuar con la tesis que originó este libro.

Finalmente, el cuarto grupo se lo dedico a mis amigos. Aquellos que tuve el honor de elegir y querer por sus cualidades, y quienes me empujaron durante esta fase. Gracias Oscar Salmón, Juan Antonio Velezmoro, Sandro Samanez, Sergio Horruitiner, Andrés Torres, Héctor Chang, Gonzalo Infante, Hugo Vela, Thabis Hurtado, Antonio Gonzales, Doménico Boccolini, Juan Carlos Vela, (y a través de ellos a la promoción de la Escuela Naval graduada en diciembre 2006), Rodrigo Murillo, Miguel Ramírez, Víctor Torres, Romeld Bustamante, Renzo Babilonia, Muriel Gómez-Sánchez, Antonio Chang, Jesús Salazar, Ximena Málaga, María Delfina Álvarez-Calderón, Sylvia Arias-Schreiber, Rosa María Acosta, Serapio Ríos, Paulo Castillo, Dimitri Dardillac, Diego Chalán, Livia Letts, Jessica Morey, José Luis Franco, César Cortéz y Francisco Criado, intentando me disculpen con los que no recuerdo en estos momentos.

Especial mención para los doctores, padre Guillermo Oviedo Gambetta, Héctor López Martínez, José de la Puente Brunke y Mauricio Novoa, quienes a través del mutuo aprecio, la educación y caballerosidad me motivaron a dar más de mí.

No hubiera podido concluir este trabajo sin la ayuda y guía brindada con amistad y amabilidad por Neil Cárdenas, Rosa-

rio Calmet, Esperanza Navarro y Elia Chávez, a quienes les estoy sumamente agradecido.

A mi asesor de tesis, doctor Juan Luis Orrego Penagos, gracias por la confianza y buen consejo durante la asesoría. De igual modo a mi jurado de tesis, la doctora Margarita Guerra y el ministro del Servicio Diplomático Hugo Pereyra, gracias por sus oportunos y esclarecedores consejos que me han permitido mejorar el presente libro.

Finalmente quiero agradecer a mi bella y dulce esposa, Marcela Inés Santa María García, quien supo darme apoyo y aliento durante nuestros años de noviazgo, en el cual teníamos limitado tiempo para los dos. Te lo compensaré.

El autor

Lima, 2015

Capítulo 1

La Armada Peruana: 1884 a 1919

> *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 [una] marina de guerra…*
> capitán de navío Melitón Carvajal, ministro de Guerra y Marina, 1900.

Situación del país luego de la guerra de 1879

Entre 1873 y 1895 el Perú sufrió una crisis fiscal que provocó, en el ínterin, la Guerra del Pacífico; una guerra motivada por la necesidad de Bolivia, Chile y Perú de apoderarse del codiciado nitrato de sodio (salitre).[13] Este recurso natural se había convertido, junto al guano, en la principal fuente de ingresos fiscales peruanos. La peculiaridad de esta sustancia química sobrepasaba lo estrictamente relacionado a la fertilización de los terrenos de cultivo, llegando a ser un componente clave en la producción de pólvora sin humo, la cual mejoraba la fuerza

[13] "La crisis fiscal puede en principio ser definida como la ocurrencia de un déficit fiscal que no logra ser satisfactoriamente resuelto por las vías ordinarias a las que hasta entonces había recurrido el Estado, como impuestos, confiscaciones, préstamos, venta o arriendo de bienes públicos". CONTRERAS, Carlos. *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre. Crisis fiscal y élites económicas durante su primer siglo independiente.* Lima: Banco Central de Reserva del Perú - Instituto de Estudios Peruanos, 2012, p. 23.

impulsora en los cañones, generando cambios en la artillera de las potencias europeas.[14]

Las inadecuadas políticas hacendarias y la crisis mundial de inicios de la década de 1870 terminaron por colocar al país en un verdadero caos y nos llevó a la declaración de bancarrota de 1875.[15] Las estructuras del Estado Peruano, luego de la derrota militar en la Guerra del Guano y del Salitre, eran bastante precarias.[16] El país no contaba con recursos económicos que le permitieran funcionar adecuadamente.

El Perú de la posguerra tuvo que reformar los mecanismos de recaudación de ingresos fiscales, reduciendo el nivel del gasto público a la nueva realidad del disminuido erario nacional, al tiempo que procurar el reemplazo de las antiguas fuentes de riqueza con otras nuevas.[17] Esto supuso un notable esfuerzo, debido a que el Estado, antes de la guerra, recibía sus fondos de los empréstitos que le otorgaban las empresas a cuenta de las futuras explotaciones de los dos recursos naturales que hicieron vivir al Perú una "prosperidad falaz": el guano y el salitre.[18] Los principales ingresos fiscales debían

---

[14] PENNY CABRERA, Oscar. "El Salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico de 1879 y consecuencias posteriores". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 2000, número 19, pp. 31-32.

[15] CONTRERAS, Carlos. *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre*, p. 23.

[16] KLARÉN, Peter. *Nación y Sociedad en la historia del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2012, p. 242

[17] CONTRERAS, Carlos. *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre*, p. 19.

[18] Al no contar con las salitreras, que antaño habían respaldado los empréstitos nacionales, los bonos peruanos fueron cotizados a menos del 10% de su valor nominal. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. tomo. XII. vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1990, p.36.

provenir ahora de las Aduanas, ocasionando malestar en quienes se habían acostumbrado a no pagar impuestos.

La crisis fiscal que comenzó antes de 1879 produjo –luego de la Guerra del Pacífico– la eliminación del antiguo modelo tributario "patrimonialista exportador", modificando la relación entre Estado y élite. Ahora, esta última sería la encargada de "levantar" la economía peruana a través del comercio de exportación, el cual generaría los ansiados ingresos al Estado. Los impuestos al consumo requirieron de un aparato recaudador más sofisticado que el anterior.[19]

Con la finalidad que el Estado no se detuviera por completo, durante los primeros cinco meses de 1885 se debió recurrir a préstamos del gremio de comerciantes de Lima. Esto debido a que no tenía forma de recaudar dinero que le sirviera para comenzar con la reconstrucción de sus instituciones.[20] Sin medios de producción económica, el país no podía sostenerse a sí mismo.

La destrucción de las líneas férreas y la ausencia de embarcaciones mercantes nacionales, así como de infraestructuras portuarias y de instalaciones telegráficas, aislaron aún más a los pueblos del interior del país. No podían comerciar entre sí. La situación fue caótica. La sociedad de entonces, sin importar su condición, se volvió más pobre, las jerarquías del poder variaron, en especial en la esfera regional y local.

La sicología de los sobrevivientes de la catástrofe de la guerra se vio mermada por los recuerdos de años "mejores".

---

[19] CONTRERAS, Carlos. *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre*, pp. 32-33.

[20] "Como se puede advertir, las consecuencias de la guerra en las finanzas del país fueron tremendamente desastrosas… que sumado a los gastos militares, llevaron al tesoro a la mayor angustia y languidez… a la miseria fiscal". PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú*. vol. 1, p 35.

La miseria económica en la que vivieron los convirtió en miembros de una generación derrotada y angustiada, donde los vicios asomaron resquebrajando la moral de gran parte de la sociedad.[21] Esta sociedad tuvo la responsabilidad de comenzar la reconstrucción nacional y servir de ejemplo a la siguiente generación que, aunque no vivió la guerra, esta se encontraba presente en sus mentes. Los pueblos que sobreviven a la catástrofe de la guerra, sufren por su existencia, y, en el caso peruano, ese sufrimiento se fundió con los deseos de reconstrucción del país.[22]

El despegue desde la más crítica y negativa situación en la que se ha encontrado el Perú a lo largo de su historia, fue muy difícil, lento y trabajoso. Demandó un sinnúmero de ensayos –prueba y error– por parte de los gobernantes de turno. Estos diferentes métodos, que fueron antagónicos en sus formas, se tradujeron en anarquía política que rememoraba a los años siguientes de la independencia del Perú.

La figura del caudillo –civil y militar– volvió al escenario político. Las luchas por el poder y las formas de administrarlo derivaron la atención a aspectos no importantes y necesarios para la reconstrucción nacional. El dinero fiscal fue utilizado para financiar luchas políticas, y no exclusivamente para generar "el movimiento del mecanismo del Estado" a través de lineamientos sectoriales de desarrollo; teniendo a la corrupción como la epidermis de la vida política de aquellos años.[23]

---

[21] La situación de desempleo que sufrió el país luego de la Guerra alcanzó a la Armada, la cual se vio obligada a reducir a sus integrantes activos a lo mínimo indispensable, tanto por razones presupuestarias como por no contar con lugares de empleo a bordo de naves de guerra. Esto ocasionó que muchos oficiales buscasen empleo tanto en el país como en el extranjero, así como en el sector público y/o privado.

[22] PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú.* vol. 1, pp. 47-59 y 86-87.

[23] Ibídem, p.60

Pese a estos aspectos negativos, los años que siguieron a la Guerra del Pacífico fueron propicios para reconstruir moral y materialmente al Perú.[24] Tanto la industria como la cultura, pasando por lo urbano y demográfico, volvieron a aparecer a través de iniciativas privadas que reunieron a la clase alta en torno a la reconstrucción nacional. Los inversionistas nacionales y extranjeros fundaron diversas fábricas y entidades financieras que despertaron de su marasmo a la lánguida economía peruana.[25] La aparición de la luz eléctrica en las calles y en las casas particulares, el establecimiento del telégrafo y el teléfono, el nacimiento de bancos con capitales foráneos y nacionales, así como la aparición de clubes deportivos, fueron signos del resurgimiento de las estructuras económicas del Estado en el inicio de la llamada etapa de Reconstrucción Nacional.[26]

Este progreso económico se debió en muchos sentidos a la relativa tranquilidad social que vivió el país luego de la retirada de las tropas chilenas, y a la posterior llegada de Andrés A. Cáceres al poder. Durante su gobierno (1886-1890), Cáceres logró promover la inversión económica al llegar a un acuerdo con los Tenedores de Bonos de la deuda externa peruana.[27]

---

[24] "Esta situación favorable se debió a la política gubernamental del presidente Cáceres y a la determinación unánime de reconstruir el país, que se encontraba moral y materialmente abatido…". VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor M. *Lima a fines del siglo XIX.* Lima: Editorial Universitaria, 2008, p. 179.

[25] Ibídem, pp. 32-35.

[26] Las principales sociedades o empresas de luz eléctrica entre 1895 y 1899 fueron: La empresa del Gas en el ramo de la luz eléctrica, la Sociedad Industrial Santa Catalina y la Sociedad de Alumbrado Eléctrico y Fuerza Motriz de la Piedra Lisa. Ibídem, p. 289. El Perú contó con su primera planta eléctrica en 1895. CLAYTON, Lawrence A. *W.R. Grace & Co. los años formativos 1850-1930.* (J. Ortiz Sotelo, Ed.) Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2008, pp.280-281.

[27] En su mensaje a la nación ante el Congreso ordinario de 1888, expresó: "Se ha insinuado ante el Gobierno diferentes proyectos relativos a la formación de bancos, a la construcción de un ferrocarril de Lima a Pisco, a

Por otro lado, el gobierno de Nicolás de Piérola (1895-1899) promovió una legislación proteccionista que ayudó a continuar con el crecimiento de la industria, el crecimiento urbano[28] y la exportación de materias primas. En palabras del doctor Héctor López Martínez, en este periodo de gobierno "se ponen los cimientos de una obra duradera que, con omisiones e imperfecciones, nos permitirá una larga fase de auténtico y sostenido progreso, de afianzamiento de las instituciones a lo largo de las dos primeras décadas del siglo XX".[29]

Sin embargo, estas reformas fiscales no fueron del todo positivas para el Estado Peruano. Más bien, este buscó no traumatizar a la precaria economía optando por la "exportación de bienes primarios, el endeudamiento externo, la cobranza de derechos de Aduanas o el impuesto inflacionario".[30]

A pesar de este tímido renacer económico e industrial de finales de siglo, Lima era, a comienzos del siglo XX, "… siempre conservadora, [y] tenía aún muchas huellas del siglo precedente. Todavía estaban intactas algunas secciones de la muralla [colonial] de la ciudad; en las calles el poncho era tan común como el abrigo".[31] Esto nos indica que, en esencia, el país seguía viviendo como se vivía a mediados del siglo XIX.

---

la explotación de las minas de Carabaya y a la irrigación de terrenos de la costa". VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor M. *Lima a fines del siglo XIX*, pp. 81 y 179.

[28] PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930)*. Lima: Universidad de Lima/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú/Fondo de Cultura Económica, pp. 251-252.

[29] LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *Don Nicolás de Piérola. Sembrador de Ideales (1913-2013)*. Lima: F.M. Servicios Gráficos S.A., 2013, p. 70.

[30] CONTRERAS, Carlos. *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre*, p. 34.

[31] CLAYTON Lawrence A. *W. R. Grace & Co. los años formativos 1850-1930*, p. 280.

Reconstrucción de la Escuadra

Tras la derrota en Miraflores, los restos de la escuadra nacional fueron hundidos el 16 de enero de 1881, y algunos miembros de la armada, sin tener donde seguir combatiendo en el mar, se unieron a las fuerzas de resistencia en el interior del país.[32]

La situación política-económica del país desde 1884, ocasionó que la Armada Peruana no tuviese perspectivas halagadoras en su desarrollo institucional:[33]

> Su reconstitución comenzó a operarse tardía y lentamente… existen muchas personas que inspiradas en conceptos bastante erróneos y desconociendo el verdadero valor de la eficacia del armamento naval, se obstinan en no querer considerarlo como cosa de vital importancia para nuestro país.[34]

Las *Memorias* y *Mensajes* a las Cámaras de Legisladores por los Ministros de Guerra y Marina lo comprueban. Estos tuvieron diversos matices e intensidades en sus discursos, pero el fondo era el mismo. No se contaba con naves que formasen una escuadra capaz de proteger el extenso litoral con el que

---

[32] Entre la pérdida en el combate naval de Angamos y la toma de Lima por el ejército de Chile, los marinos peruanos desarrollaron, entre otras estrategias, las Fuerzas Sutiles a través de la defensa de costa mediante el uso de señuelos y ataques con torpedos como los que hundieron a la goleta de hélice *Virgen de Covadonga* y al transporte *Loa.* Esta estrategia demostró, al igual que las guerrillas de Cáceres en la Sierra, que el espíritu de resistencia de los marinos peruanos no se había apagado y utilizaron el ingenio y la astucia para atacar a las naves chilenas. YÁBAR ACUÑA, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico.* Lima: Dirección de Intereses Marítimos - Fondo de Publicaciones, 2001.

[33] PIZARRO, Tomás. *Memorias del señor Contralmirante Don Tomás M. Pizarro Rojas*. s/f, pp. 7-9.

[34] JIMÉNEZ, Manuel F. "La importancia del Poder Naval". *Revista de Marina*. Callao, 1918, número 1, p. 2.

la naturaleza posicionó al Perú como un país marítimo.[35] El magro presupuesto, como la corrupción y los odios políticos; hicieron que este "clamor naval" se viera postergado hasta los primeros años del siglo XX.[36]

Si bien desde 1884 se adquirieron algunas naves para la Armada[37], éstas no podían denominarse propiamente de guerra. Su funcionalidad, condiciones y cualidades técnico-navales las limitaron a desempeñarse como buques de transporte, en lugar de buques de guerra propiamente dichos. Hacia fines de esa década, tras múltiples esfuerzos, se logró incorporar al servicio al crucero *Lima*, de modo que para 1897 se contaba con cuatro naves: el crucero *Lima*, el guardacostas *Santa Rosa* y los transportes *Constitución* y *Chalaco*.[38]

---

[35] La Armada Peruana ocupaba el último lugar entre las marina sudamericanas. COLLINGWOOD. "Las nuevas bases de nuestro poder marítimo". *Revista de Marina*. Callao, 1918, número 2, p. 92.

[36] El ministro de Guerra y Marina expresaba en 1903: "Muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa de su extenso litoral, de ese factor positivo de la estrategia militar, de marina de guerra… Veintitrés años han transcurrido 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". PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú.* vol. 1, p. 80.

[37] En setiembre de 1884 se adquirió el viejo vapor de comercio *Charrúa*, al que se denominó *Vilcanota*. Su primer comandante fue el capitán de corbeta Bernabé Carrasco. Esta compra fue duramente cuestionada por el ministro de Justicia y el diario *El Comercio*. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú.* vol. 1, pp. 105- 107. Un año más tarde, el 6 de julio de 1885, el presidente Iglesias adquirió de la Pacific Steam Navigation Company, el vapor *Santiago* que luego se le denominó *Perú*, y cuyo primer comandante fue el capitán de corbeta Juan Salaverry. Ibídem, pp. 124-130.

[38] El vapor *Perú,* pasó a la condición de pontón en 1888. El *Constitución* y *Chalaco* fueron adquiridos en 1894, siendo sus primeros comandantes el capitán de navío Manuel Villavisencio y el capitán de corbeta Ernesto de Mora, respectivamente. El *Santa Rosa* fue construido en Glasgow en 1883, fue adquirido el 10 de diciembre de 1884 a la Casa Milne y Campbell y

En 1905, el gobierno del presidente José Pardo adquirió, por intermedio de la casa Duncan Fox de Lima, el transporte británico *Harlech Castle* (ex-*Veronique*). La compra fue bien recibida por las autoridades peruanas quienes estaban seguros de haber realizado una buena adquisición para la escuadra.[39] Al arribar al Callao, el rebautizado *Iquitos* fue visitado por el presidente de la República, quien estuvo acompañado, entre otros, por el ministro de Hacienda y gestor del préstamo ante el Banco Alemán, el señor Augusto B. Leguía.[40]

El comandante del *Iquitos*, teniente primero Ernesto Caballero y Lastres, tuvo lazos muy cercanos con algunos miembros del Partido Civil[41], uno de los cuales lo agasajó luego de su arribo al primer puerto. En una parte de las palabras de elogio dadas por José S. Gamero se perfila, irónicamente, el cambio que la Armada Peruana tendría a finales de la década del 1910 e inicios de la siguiente; el cambio generacional de marinos que propondrán en varias oportunidades la contratación de misiones navales para modernizar a la Armada Peruana: "Felicitamos en vos a nuestros jóvenes marinos como fundadas esperanzas de gloria; porque en los misterios del porvenir

---

Cía. Llamada originalmente *Talca*, pasó a denominarse *Santa Rosa*, siendo su primer comandante el capitán de corbeta Bernabé Carrasco, quien lo había sido del *Vilcanota*. El *Lima*, construido por la firma Holwaldt, de Kiel, en Alemania, se llamó originalmente *Sócrates*. Ocho años después de su adquisición, y luego de diversas dificultades económicas y diplomáticas, se incorporó a la Escuadra Peruana en 1888. Ibídem, pp. 192-198.

[39] Su primer comandante fue el teniente primero Ernesto Caballero y Lastres. Ibídem, pp. 274-275.

[40] Durante su primer gobierno optó por adquisiciones y contrataciones europeas, mientras que en el segundo y tercero, solamente se adquirió y contrató con los Estados Unidos.

[41] Durante el segundo gobierno de José Pardo, fue enviado como adjunto de la Embajada que fue al Brasil para que concurra a la transmisión del mando presidencial. Por otro lado, mientras se desempeñaba como Director de la Escuela Naval, sostenía almuerzos continuos con el presidente Pardo. PIZARRO, Tomás. *Memorias*, p. 89.

os tocará la labor más hermosa cuando las aguas del Pacífico sostengan las naves de nuestra futura escuadra…".[42]

Las palabras de respuesta de Caballero y Lastres, confirman que dicho cambio de mentalidad ya estaba en proceso. Era el año 1905, y las estructuras del poder naval en el mundo se encontraban reordenándose bajo la doctrina del influyente contralmirante estadounidense Alfred T. Mahan, quien logró brindar el sustento teórico a las aspiraciones de la élite de su país sobre la importancia estratégica ofensiva que debía tener su Armada para ayudar a cumplir con sus objetivos nacionales. Las lecciones aprendidas de la Guerra Ruso-Japonesa (1904-1905) hicieron ver a los Estados Unidos de América que podían peligrar sus intereses en la región del Pacífico debido al ingreso del Japón al grupo de potencias navales, por ende mundiales: "*Japan's momentum, in Roosevelt's view, had to be stopped before it further threatened recently acquired U.S territorial holdings in the Pacific*".[43]

Caballero y Lastres, junto a otros oficiales como Numa P. León, César Bielich, Pedro A. Buenaño, Teodosio Cabada, Héctor Carvajal, Emilio Rossel, Augusto Pimentel, tuvo un rol importante en el "despertar" de la Armada Peruana. Todos ellos pertenecieron a la generación de guardiamarinas que para 1891 se formaron a bordo del *Perú*, un viejo vapor apontonado en el que se reabrió la Escuela Naval luego de la guerra.[44] Él y sus compañeros, fueron los primeros en ser for-

---

[42] PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú.* vol. 1, p. 79.

[43] HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy.The U.S. NAVY and the BIRTH of the AMERICAN CENTURY.* Annapolis: Naval Institute Press, 2009, p.106. Sobre el arribo de Japón al estatus de gran potencia en 1905, véase KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000.* Nueva York: Vintage Books, 1989, pp. 206-209.

[44] Los tres primeros ocuparon los más importantes cargos dentro de la Armada y ostentaron el grado de capitán de navío, durante el gobierno de José

mados dentro del concepto de reconstrucción naval[45] y fueron los jefes que trabajaron durante los años iniciales de la misión naval estadounidense durante el Oncenio. Como veremos más adelante, no necesariamente fueron bien considerados por los integrantes de dicha misión.

El flamante comandante del *Iquitos* consideraba que la política naval de los gobernantes del último cuarto del siglo XIX –traducida en adquisiciones de naves–, no fue la acertada para la seguridad y progreso del Perú –justificable en cierto sentido por la crisis fiscal de aquellos años– sosteniendo de que:

> …se va palpando la necesidad de atender el florecimiento de la Marina de Guerra, tan indispensable en países que, como el Perú, tiene un litoral extenso [sic]… La Marina de Guerra no sólo es indispensable como factor importante para el desarrollo del comercio, es también un auxiliar poderoso para el mantenimiento de las buenas relaciones y un signo de progreso al que no es indiferente ninguna nación.[46]

Durante el mismo año de 1905 el gobierno contrató con la firma inglesa Vickers Sons and Maxim la construcción de dos cruceros, cuya supervisión se encargó a una comisión naval presidida por el contralmirante Melitón Carvajal, y confor-

---

Pardo, siendo en 1917: director de la Escuela Naval, jefe del Estado Mayor y comandante del *Coronel Bolognesi*. Héctor Carvajal era hijo del segundo vicepresidente de la República, el contralmirante Melitón Carvajal.

[45] Percy Cayo Córdova clasifica a los miembros de esta generación (1884-1920) como los de la posguerra. Ellos tuvieron que formarse dentro de una marina paupérrima que los obligó a desempeñarse en actividades ajenas a la naval. "Así en las ciencias y en las letras van a destacar hombres como Melitón Carvajal, Germán Stiglich, Manuel Vegas, Camilo Carrillo y Teodosio Cabada; mientras que en la política lo harían Carlos Rotalde, Roque Saldías y Federico Díaz Dulanto". CAYO CÓRDOVA, Percy. *Historia Marítima del Perú. La República 1906 a 1919.* tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2009, p. 607; ROMERO PINTADO, Fernando. "La primera generación naval de postguerra", pp. 132-133.

[46] PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú.* vol. 1, p. 280.

mada por los tenientes primeros César Bielich y Héctor Carvajal.[47] El 27 de marzo de 1906 se lanzó al mar el primero de ellos. El *Almirante Grau* se convirtió así en el primer buque de guerra construido para el Perú luego de 32 años –en 1874 se construyó la cañonera *Pilcomayo*– demostrando con esto que todavía se tenía la vista puesta en el poderío naval británico, a pesar que el desarrollo de los Estados Unidos, y en especial de su Armada, ya daba indicios inequívocos de irse perfilando como una potencia marítima de primer orden.[48]

Como puede apreciarse, el reducido número de jefes hizo que sobre ellos recayera la responsabilidad de opinar sobre las compras de naves a otros países.

Preocupación por la formación naval

Los oficiales que tuvieron la responsabilidad de comandar a la institución, buscar su reconstrucción y asentar las bases para su profesionalismo, fueron en su mayoría los que en 1884 ostentaban los grados de capitán de navío (efectivos 16 y graduados 14), capitán de fragata (efectivos 14 y graduados 14), capitán de corbeta (efectivos 21 y graduados 15) y tenien-

47 Ibídem, p. 286.

48 Ciertos jefes de la Armada sí lo entendieron. El director de la Escuela Naval en aquel año (1903) fue el capitán de fragata Pedro Gárezon, quien en su *Memoria* de 1902-1903 recomendaba los viajes en cruceros al extranjero para la formación del futuro guardiamarina. El resultado fue el envío de seis guardiamarinas graduados en 1903 a que realicen sus prácticas profesionales en la Armada estadounidense: José Paredes, Juan Salaverry, César Bravo, Enrique Granthon, Carlos Jimeno y Luis Aubry. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú.* Lima: Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú, 1982, p. 65. El último de los mencionados tuvo un primordial papel en la contratación de la Misión Naval estadounidense durante el segundo gobierno de A. B. Leguía.

te primero efectivos (en número de 22).[49] Estos veteranos de la Guerra del Pacífico volcaron su preocupación no sólo a la dificultosa tarea de buscar fondos para la adquisición de naves que suplieran a las faltantes, sino también, a la educación del futuro oficial de marina.[50] Pero tanto la precaria situación fiscal, como la ausencia de un claro modelo naval a seguir, trabaron esta preocupación educacional, la que se vio envuelta en un continuo derrotero zigzagueante de denominaciones, locales, reestructuraciones, profesores y métodos, que ponían en riesgo la base humana del resurgimiento marítimo y naval del Perú.[51]

La prueba de que los procedimientos formativos del personal naval se encontraban vagamente definidos es la memoria presentada por el entonces capitán de fragata Juan Manuel Ontaneda, director de la Escuela Naval en el periodo 1900-1901, el cual, demostrando su moderno pensamiento propuso dejar de lado a la "Escuela embarcada" y trasladarla a tierra firme.[52] Esto por causa del cambio en la concepción de los conocimientos que debería adquirir el oficial de marina.

---

[49] En 1888 la Armada contaba con 44 jefes y 15 oficiales en el servicio activo". PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú.* vol. 1, pp. 82 y 91-93.

[50] ROMERO PINTADO, Fernando. "La primera generación naval de postguerra", p. 134.

[51] Luego de la Guerra del Pacífico, la Escuela Naval se restableció a bordo del pontón *Perú* (1888). En 1897 se trasladó a tierra, al fundo Santa Sofía de propiedad del financista francés Dreyfus. Durante este periodo, se la denominó Escuela Militar Preparatoria y Naval. Esta última, tuvo como objetivo "proporcionar previamente la instrucción teórica a los jóvenes aspirantes que, después de concluir el programa de estudios en ésta, debía pasar a la de Aplicación antes de ingresar a los cuerpos del ejército o servir en los buques de la armada." PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. tomo XII, vol.2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1991, p. 94.

[52] ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 62. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 605.

El avance tecnológico en el ámbito naval demandaba contar con personal técnicamente preparado.[53] El tiempo de las velas y jarcias había desaparecido, los buques de la Escuadra eran propulsados a vapor, contando con mecanismos de ingeniería y de control de tiro complejos.[54]

En su reflexión de inicio del siglo XX, el capitán de fragata Ontaneda –futuro primer ministro de Marina– mostró una gran admiración por el grado de modernidad alcanzado por la Academia Naval de Annapolis, en los Estados Unidos de América, nombrándola "prototipo de las de su especie".[55] Vemos en sus palabras como la fama de la Armada estadounidense estaba presente en las mentes de los oficiales peruanos, que poco a poco irían dejando de mirar hacia Europa, y voltearían su vista hacia el norte buscando aprender de una de las más poderosas marinas de guerra. A los dos años (1903), un primer grupo de guardiamarinas zarpó rumbo a los Estados Unidos. Este hecho fue destacado por Fernando Romero Pintado, quien sostuvo que el segundo grupo de guardiamarinas que salió del país para prepararse en las marinas extranjeras zarpó hacia los Estados Unidos invitado por la administración de Theodore Roosevelt, concluyendo que esto significó

---

[53] Muestra de la preocupación descrita es que los cursos de los alumnos navales fueron cada vez más técnicos. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, pp. 56 y 63.

[54] "…condensando en una sola entidad al mecánico, al marino y al artillero" PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú.* vol.2. p. 99. En 1920, el ministro de marina expuso ante el Congreso Nacional lo siguiente: "La preparación de ingenieros mecánicos para las necesidades del porvenir, ha sido y es una de las preocupaciones más intensas del gobierno…"*Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda presenta al Congreso Nacional de 1920.* Lima: Imprenta Americana, 1920, pp. 1-5.

[55] Sobre Ontaneda, véase COBAS, Efraín. "Tradición político naval de la familia Ontaneda". *Derroteros de la Mar del Sur*. 2001, número 9, pp. 9-30.

"el inicio de su interés en Hispanoamérica…, el corolario de la Doctrina Monroe".[56]

En efecto, las voces que clamaban por la modernización de la formación de los cadetes navales, incidieron en poder tomar de ejemplo a la Academia Naval de Annapolis y la de Liorna (Livorno) en Italia.[57] De hecho, las tendencias de aquellos años exigían que el marino debía ser "ingeniero, electricista, mecánico y químico". Para esto se requería de instalaciones terrestres con equipamiento similar a las máquinas que se encontraban a bordo. Esto logró que los estadounidenses consiguieran que "…cada uno de sus marinos se convierta, no ya en el empírico de otros tiempos, sino en un brazo poderoso y autónomo para la defensa del país".[58]

No obstante aquello, tuvieron que pasar veinte años para que se contrataran los servicios de la misión naval estadounidense. Previamente, se contrató una en la república de Francia, la cual inició la modernización definitiva de la educación naval en el Perú.[59]

Al parecer, los jefes de la Armada se dieron cuenta que su experiencia y métodos de formación naval no eran los más

---

[56] ROMERO PINTADO, Fernando. "La primera generación naval de postguerra", p. 135.

[57] LUFEAU, Armand. "Nuestra Escuela Naval". *Revista de Marina*. Callao, 1908, número 21, p. 443.

[58] "Por lo demás, el oficial de marina está obligado a estudiar y conocer en sus detalles los inumerables aparatos que maneja. No podría decirse con precisión donde terminan los conocimientos del oficial de marina de ahora ni donde comienza los del ingeniero". Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 603.

[59] Distintas voces proponían la contratación de una misión extranjera, véase LABARTHE, Enrique. "De nuestras necesidades..." *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 1, pp. 197-204.

adecuados para los nuevos tiempos.[60] Buscaron estar a la par que otras naciones con armadas más avanzadas. Esto produjo la formación de un tipo de pensamiento que dejó de lado los posibles orgullos de antaño, dando entrada a la humildad de reconocer las propias limitaciones.

Ejemplo de lo dicho es que en 1904 el director de la Escuela Naval, capitán de navío Toribio Raygada, manifestó su aceptación y simpatía por la contratación del marino galo Paul de Marguerye como nuevo director del plantel.[61] Agregó que

[60] Al respecto, y debido a la ausencia de naves de guerra idóneas, el gobierno envió a diferentes armadas extranjeras a los guardiamarinas recién graduados con las mejores notas, ocasionando una formación bastante heterodoxa pero fructífera. Por ejemplo, en 1901 se embarcaron en la fragata argentina *Presidente Sarmiento* cinco guardiamarinas: Julio V. Goicochea, José R. Gálvez, Juan de Althaus, Ernesto Salaverry y Manuel A. Clavero. En 1903, otros seis lo hicieron en unidades de la armada estadounidense (acorazados *Illinois* y *Alabama*): Enrique Granthon, Juan Salaverry, César Bravo, Luis Aubry, José Paredes y Carlos Jimeno. En 1904 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 Vinces y Gustavo O. Frías. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. vol.2. p. 126. En 1907, los guardiamarinas Federico Díaz, Carlos Pfeiffer, Fidel Escusa, Alejandro Valdivia y José Carrillo, se embarcaron en el buque escuela francés *Dugay Trouin.* Memoria del Director de la Escuela Naval, capitán de fragata Paul de Marguerye. *Revista de Marina*. Callao, 1908, número 10, p. 364. En 1908 otros cinco guardiamarinas (Daniel Caballero, Federico Escudero, Alejandro Ureña, Manuel Zuñiga y Arturo Jiménez) se embarcaron en naves de guerra españolas. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1908, número 16, p. 237.

[61] Toribio Raygada: "…ingresó a la Armada en 1856… acudió al bloqueo de los puertos ecuatorianos (1858-1859)… combatió en el Callao (2/5/1866)… Al inicio de la Guerra del Pacífico, asumió el mando del *Oroya*… ascendió a contralmirante en 1907…". ORTIZ SOTELO, Jorge. & CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano.* Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007, p. 214. Como se puede apreciar, este oficial naval vivió las dos guerras más importantes que tuvo el Perú durante el siglo XIX. Su experiencia profesional y de vida, lo inclinó a apoyar la contratación de la Misión Naval francesa. Tenía 60 años cuando fue Director de la Escuela Naval.

la afortunada decisión del gobierno ayudaría a la formación de personal digno y competente, que lograrían reconstruir la Armada; deseos por los que los miembros de su generación venían trabajando desde el término de la infausta guerra del 1879.[62]

La Misión Naval Francesa

A inicios del siglo XX sólo tres armadas sudamericanas –Argentina, Brasil y Chile– eran tomadas en cuenta por los británicos. Las otras eran consideradas insignificantes. En Sudamérica, la aceleración de la carrera armamentista naval causada por la aparición del *Dreadnought* británico (1906) ocasionó que estos tres países contasen con cruceros, acorazados y destructores mandados a construir en los astilleros alemanes, británicos y estadounidenses.[63] Aquella situación influyó en la decisión del gobierno francés de aceptar enviar una misión naval al Perú, pues no quería quedarse atrás en su influencia en la región.

En marzo de 1905 el gobierno de José Pardo solicitó al gobierno francés la contratación de un teniente de navío para que asumiera la dirección de la Escuela Naval, que se encontraba nuevamente a bordo del pontón *Perú*.[64]

El motivo de la contratación de esta primera misión naval pudo haberse debido a que desde 1896 existía una misión militar francesa (M.M.F.) contratada por Nicolás de Piérola, que se encargó de profesionalizar al Ejército del Perú, buscando

---

62 PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. vol.2. pp.108 y 115.

63 CAYO CÓRDOVA, Percy. *Historia Marítima del Perú*, pp. 604-605.

64 ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 73.

evitar que estos se interesasen en asuntos políticos.[65] En efecto, la educación institucional del ejército ha tenido una estrecha relación con su comportamiento político debido a que, dependiendo de la "educación que se le imparta a un oficial, [este] tendrá principalmente sus repercusiones políticas en los lineamientos de un estado y en la estabilidad de un régimen".[66]

Otra posibilidad de entender por qué se contrató los servicios de marinos galos se puede encontrar en el hecho de que el Ministerio de Guerra y Marina –influenciado por el "afrancesado" Ejército–, buscó homogeneizar la administración de las Fuerzas Armadas, presionando para que los marinos peruanos recibieran los servicios de los franceses.[67] Para uno de los integrantes de la misión naval francesa, Guilleux, la razón descansaría en la arrogancia inglesa.[68]

Como ya se ha escrito, lo que motivó la autorización de enviar marinos franceses al Perú fueron las crecientes ten-

---

[65] COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú.* Lima: Horizonte, 1982, p.24; LASTERLE, Philippe. "La Mission navale francaise au Pérou (1905-1914): un gout d'inachevé". *Derroteros de la Mar del sur*. 2002, número 10, pp. 92; ORTIZ SOTELO, Jorge. "El Capitán de Navío Charles Gordon Davy y la Misión Naval Norteamericana en el Perú". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 1987-1990, número 8-9, pp. 117.

[66] COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 23.

[67] MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno. Un estudio sobre relaciones civiles militares 1930-2000*. Perú: Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001, p.42.

[68] "Algunos países habían recurrido a la Francia para su misión militar y a Inglaterra para su misión naval. Los dirigentes peruanos habían descartado esta combinación. Primero porque tuvieron en cuenta la homogeneidad y el enlace de los métodos de sus fuerzas armadas… Además muchos peruanos decían 'Entre nosotros los gringos no resultan. Están imbuidos de su superioridad hasta un punto tan irritante… ¡no, nada de misión de gringos!'" GUILLEUX LA ROERIE. "Una Misión Naval en el Perú (1904-1914)". *Revista de Marina*. Callao, 1957, número 6, p. 889.

siones y rivalidades entre Francia, Inglaterra y la emergente Alemania, que trasladaron sus intereses a América buscando ampliar sus áreas de influencia en todos los espacios posibles, entre ellos el militar.[69]

La consecuencia fue la contratación de los servicios del teniente de navío Paul de Marguerye –a pesar de las reservas del jefe de la División Naval del Océano Pacífico, el capitán de navío Adigardi–, que contó con el visto bueno del jefe del Estado Mayor General de la Marina gala, vicealmirante Touchard, y del ministro de Marina, Gastón Thomson.

El 25 de mayo de 1905 el ya referido ministro de Marina y el embajador del Perú en Francia, Manuel Candamo, firmaron el convenio por el cual el teniente de navío Marguerye trabajaría por el tiempo de tres años como director de la Escuela Naval del Perú.

A su partida de Francia, el flamante Director trajo consigo toda la documentación necesaria para el cumplimiento de su misión –cursos, guías, reglamentos, entre otros– pues tenía en mente modernizar a la marina peruana. Marguerye no se limitó al ámbito académico, sino que comenzó a idear una nueva organización para la Armada. Propuso la creación del Estado Mayor[70], de un Servicio Hidrográfico[71], una Prefectura

[69] LASTERLE, Philippe. "La Mission navale francaise au Pérou (1905-1914), p.79; HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, capítulo Tres.

[70] En 1908, el anónimo ARUFA sostuvo, en la *Revista de Marina*, la necesidad de contar con un Estado Mayor que se convirtiera en el gran organizador de toda la Armada. Para ello, propuso la contratación de un jefe de alta graduación de las Armadas de Alemania, Francia o Inglaterra. ARUFA."Necesidad de la creación de un Estado Mayor para nuestra Armada". *Revista de Marina.* Callao, 1908, número 13, p. 13.

[71] Para 1918, se proponía hacer efectiva la iniciativa de organización del Servicio Hidrográfico de la Armada. Su ausencia evitaba que se contase aun con cartas náuticas exactas del litoral peruano. LABARTHE, Enrique. "Ne-

Marítima, un Servicio de Intendencia y una Comisaría General, pero sin tener el éxito deseado en todas sus iniciativas.[72]

En lo que sí logró tener éxito fue en hacer entender la necesidad de cambiar la "estrategia naval peruana". Las serias carencias financieras del Estado limitaban a que estas sean de carácter defensivo, para lo cual, la mejor arma naval serían los submarinos y torpedos.[73] En efecto, fue durante la década de 1910 que la mayoría de las armadas adoptaron el uso del submarino como arma principal contra los acorazados.[74] Esta arma alcanzó una gran importancia en 1917, cuando su empleo por los alemanes llegó a poner en jaque a la preponderancia naval británica.[75]

Los tres primeros años de trabajo de Marguerye fueron productivos y exitosos en general. Como se ha dicho, reorganizó la Escuela Naval, propuso la creación del Estado Mayor de Marina, escribió el Reglamento Orgánico para el Servicio a bordo de los buques[76], creó la Comandancia General de la

---

cesidad de la Organización del Servicio Hidrográfico de la Armada". *Revista de Marina*. Callao, 1918, número 4, pp. 348-360. En 1926, el capitán de fragata Federico Díaz Dulanto hizo suyo los aportes de qué y cómo organizar en el ya proyectado Servicio Hidrográfico. DÍAZ DULANTO, Federico. "Servicio Hidrográfico". *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, pp. 541-546.

72 GUILLEUX LA ROERIE, p. 887.

73 LASTERLE, Philippe. "La Mission navale francaise au Pérou (1905-1914), p. 80; ORTIZ SOTELO, Jorge. *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos.* Lima: Biblioteca Nacional del Perú - Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2001, p. 40. Sobre la situación de la artillería naval –que debería responder a la estrategia defensiva u ofensiva peruana– en 1907, léase DE ALTHAUS, Juan. "Consideraciones sobre nuestro material de artillería". *Revista de Marina*. Callao, 1907 número 6, pp. 194-199.

74 POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 195.

75 VEGAS, Manuel I. "Necesidad de que el Perú sea Potencia Marítima y medios para conseguirlo". *Revista de Marina*. Callao, 1919, número 1, p. 16.

76 Las observaciones sobre el Reglamento Orgánico a bordo de los buques de la Escuadra ya habían sido expuestos en la *Revista de Marina* desde el año de su creación. GARCÍA ROSELL, Carlos E. "Observaciones sobre el Regla-

Escuadra y gestionó las compras de dos sumergibles tipo *Laubeuf* a Francia, al astillero Messieurs Schneider & Cie, en Chalons-sur-Saone.[77]

El motivo de estas últimas compras, así como la del cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, fue la situación fronteriza que tenía el Perú con cuatro de sus cinco países vecinos. Leguía trató de "liquidar las cuestiones de límites" y buscó contar con una fuerza naval que le sirviera al momento de las negociaciones.[78]

Las buenas relaciones que supo entablar y mantener tanto con los marinos como con las autoridades políticas peruanas, le sirvieron para que su contrato fuera renovado por dos años más, ascendiese al grado de capitán de navío[79] y fuera designado por el presidente Leguía en el puesto de más alta responsabilidad dentro de la jerarquía de la Armada: director de Marina. Esto último, mientras se materializaba su propuesta de creación del Estado Mayor, "compuesto por tres secciones, destinado a reemplazar a la Dirección de Marina existente".[80]

Esto 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 con-

mento Orgánico interior para los buques de la Armada". *Revista de Marina*. Callao, 1907, números 3 y 4, pp. 80-84 y 115-117.

77 También vendió armamento al ejército. COBAS, Efraín. Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú, p. 125.

78 RODRIGUEZ ASTI, John. "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914). Apuntes para su historia". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 2000, número 20, p. 172.

79 CAYO CÓRDOVA, Percy. *Historia Marítima del Perú*, p. 612.

80 RODRIGUEZ ASTI, John. "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914), p.166. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1909, número 26-27, p. 78.

tralmirante estadounidense John Tucker, estaban en sus memorias.

En 1910, Paul de Marguerye tuvo que regresar a Francia, dejando las relaciones entre la misión naval y el Presidente en excelentes condiciones, siendo relevado por el teniente de navío Pierre Napoleón Augustin Lucien Guette, quien fue seleccionado por el Estado Mayor de la Marina francesa para continuar con la reorganización iniciada en 1905.[81] Su labor duró hasta 1914.[82]

Al inicio de sus funciones, Guette solicitó a su gobierno el apoyo de un oficial que se encargara de recibir a los nuevos sumergibles adquiridos el 27 de enero del mismo año, así como de capacitar técnicamente a los marinos peruanos en su uso y mantenimiento.

El 25 de agosto de 1911, el ministro de Marina de Francia, Theophile Delcassé, firmó con Manuel Candamo el contrato para que el alférez de navío de 1ª clase –equivalente a teniente segundo en nuestra armada– Joseph Theron sirviera como capitán de fragata peruano y se encargase de las *"fonctions d'instructeur des équipages des sous-marins"*.[83]

---

[81] A la fecha tenía 36 años de edad. Su contrato de servicios por dos años fue firmado el 17 de octubre de 1910 por el Ministro de Marina, Almirante Boué de Lapeyrére y el Embajador peruano Manuel Candamo. LASTERLE, Philippe. "La Mission navale francaise au Pérou (1905-1914), p. 81; CAYO CÓRDOVA, Percy. *Historia Marítima del Perú*, p. 614.

[82] Cinco marinos fueron los integrantes de la Misión Naval Francesa durante los nueve años de labores: Paul de Marguerye, Pierre Guette, Joseph Theron, Louis Charles Damase Guilleux y Enrique Mareschal.

[83] LASTERLE, Philippe. "La Mission navale francaise au Pérou (1905-1914), p. 82 y RODRIGUEZ ASTI, John. "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914), p. 168, lo nombra como teniente de navío. Falleció en el año 1928. Estuvo casado con la dama peruana Augusta Guerin Figari.

A pesar de tan promisorio comienzo, la gestión de Guette fue perdiendo respaldo y legitimidad, convirtiéndose en el blanco de serias y duras críticas.[84] Su desencuentro con la Asociación Pro Marina del Perú por la cuestión de la compra de un buque escuela –Guette fue de la idea de no gastar el dinero recaudado en la colecta nacional en tan lujosa compra, accesible, sólo a las grandes marinas–, así como la acusación de corrupción por el controvertido proceso de compra del viejo crucero francés *Dupuy de Lome* (*Elías Aguirre*), mermaron la legitimidad de la misión naval francesa.[85]

Como sostiene Ortiz Sotelo, la situación limítrofe del Perú durante los tres primeros lustros del siglo XX motivó a Leguía a buscar un adecuado plan de adquisiciones navales que fue realizado por los miembros de la misión naval francesa, presentando una propuesta de compras defensivas de "unidades

---

[84] GUILLEUX LA ROERIE, p. 890.

[85] Ibídem, p. 899. LASTERLE, Philippe. "La Mission navale francaise au Pérou (1905-1914), p. 85. Siete meses antes de la firma del contrato de Guette, la Directiva de la Asociación en Pro de la Marina –primera denominación– fue de la opinión favorable a la compra de un sumergible: "El Comité resuelve la adquisición de un sumergible". GUERRERO LANG, Jorge. "Pro-Marina: su primer medio siglo (1909-1959)". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 1997, número 16, p. 19. Firmaron Ernesto de Mora, Ernesto Caballero y Lastres y Augusto Pimentel. Véase también DE MORA, José E., CABALLERO Y LASTRES, Ernesto., & PIMENTEL, Augusto R. "Informe en Mayoría de la Comisión de Marina de la Asociación Nacional". *Revista de Marina*. Callao, 1910, número 35-36, pp. 328-334. Esto nos lleva a concluir que esta flamante Asociación, creada con la finalidad de comprar un buque escuela, no debiendo ser confundida con la Junta Patriótica que ayudó a comprar los dos primeros cruceros, tenía diversas opiniones internas sobre qué hacer con el dinero recaudado. En relación al crucero *Aguirre*, Philippe Lasterle sostiene, al igual que Rodriguez Asti, que la iniciativa de compra del *Dupuy de Lome* fue del presidente Leguía (2002: 86); RODRIGUEZ ASTI, John. "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914), pp.177-178.

pequeñas, como torpederos y sumergibles…".[86] La sugerencia de adquirirlas respondía a la influencia de la teoría de la *Jeune École*, que planteaba que la guerra naval debía sostenerse contra los acorazados y el comercio enemigo –principalmente Gran Bretaña– empleando pequeñas unidades como submarinos y lanchas torpederas.[87]

La relación entre el gobierno peruano y la misión naval francesa empeoró cuando el primero negoció, a espaldas de los franceses, la compra de ocho sumergibles a la firma estadounidense Electric Boat Company. Guette, indignado por tal ofensa, solicitó a Guillermo Billinghurst –bajo amenaza de renuncia– que su autoridad sea reafirmada y reconocida solemnemente.[88] Este hecho llegó a los oídos del ministro de Guerra y Marina, contralmirante Melitón Carvajal, quien era la cabeza del *"clan d'arrierés… ennemi né de toute influence francaise"*, empeorando la situación.[89]

Ante tales críticas a su trabajo, Guettte renunció al cargo de director de Marina, buscando aliviar las tensiones. Pero no fue suficiente. Los obstáculos políticos y financieros, así como un fuerte lobby antifrancés, trabaron la labor de los marinos

---

[86] ORTIZ SOTELO, Jorge. 2001 *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos*, pp. 39-40. GUILLEUX LA ROERIE, pp. 895-896.

[87] TILL, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear.* Lima: Escuela Superior de Guerra Naval, 1989, pp. 50-55. Sin embargo hubo oficiales peruanos que ante las dos corrientes –acorazados o submarinos– se inclinaban hacia los primeros. LABARTHE, Enrique. "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú". *Revista de Marina*. Callao, 1919, número 2, pp. 155.

[88] La compra de los ocho submarinos, durante la gestión de Leguía, fue cancelada por Billinghurst debido a cuestiones legales y al alto costo para el decaído erario público. COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, pp. 160-162.

[89] LASTERLE, Philippe. "La Mission navale francaise au Pérou (1905-1914), p. 92.

galos.[90] Para 1914, la relación política y naval de la misión naval francesa había caído en una situación muy desacreditada.

En enero de aquel año, el ministro plenipotenciario de Francia en el Perú Enrique des Porrtes de la Fosse recomendó a su Ministro de Relaciones Exteriores disolver todas las misiones militares de Francia en el Perú –incluía con esto a la del Ejército y a la de la Marina– por considerarlas *"contre-poductives et risqués"*.[91] Sin embargo, y a pesar de los fuertes obstáculos a su gestión, Guette recomendó la permanencia de su misión con la finalidad de no perder la poca influencia ganada, aconsejando al Ministro de Marina francés Gauthier de A'ude la reducción de los miembros de la misión a uno solo, que ejercería el cargo de director de la Escuela Naval del Perú y asesor técnico del gobierno.[92]

El estallido de la Primera Guerra Mundial aceleraría la partida de ambas misiones francesas. Sólo la naval no volvería al Perú.

Un balance de los logros franceses en la Armada Peruana arrojaría un valor positivo en lo relacionado a la compra de naves para la Escuadra, la reoganización de la misma y, específicamente, de la Escuela Naval.[93] En el factor humano, se puede apreciar dos claros momentos. El primero correspondería al de Marguerye, quien supo ejercer sin mucha dificultad su misión. La segunda sería la de Guette, quien, más bien, tuvo una actitud confrontacional con sus críticos peruanos.

---

90 Ibídem, p. 91.
91 Ibídem, p. 92.
92 Ídem.
93 RODRIGUEZ ASTI, John. "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914), p. 169.

Leguía bien pudo dar término a los servicios de la misión naval francesa contratada durante el periodo de José Pardo.[94] Sus políticas poco ortodoxas para los miembros del Partido Civil pudieron expandirse al ámbito naval. Esta continuidad con el "plan naval" peruano –de reconstrucción con los paradigmas puestos y aprendidos en Europa– demostraría que el exitoso empresario convertido en político y educado a la inglesa, no tenía –al menos durante esta época– una inclinación a favor de los Estados Unidos, y que, más bien, se comportó de una manera pragmática. La Primera Guerra Mundial aun no había empezado y la supremacía europea se mantenía.

Las lecciones de esa guerra influyeron en el pensamiento estratégico de los marinos peruanos. En efecto, desde las páginas de la reabierta *Revista de Marina* se escribieron diversos artículos que hacían referencia a los combates y batallas navales que los países europeos sostenían entre ellos, así como a los avances y modificaciones tecnológicas que se venían haciendo en el ámbito de las construcciones y la estrategia naval.[95]

Estos alejados hechos bélicos fueron lecciones que marinos como Enrique Labarthe, Manuel F. Jiménez, Manuel I. Vegas, y Ernesto Caballero y Lastres aprendieron y difundieron entre la comunidad naval peruana.[96]

El tema del poder naval y de su importancia para un país marítimo como el Perú fueron objeto de estudio y análisis por los oficiales jóvenes de la Armada: "[y] es que nos ha faltado –aunque parezca inverosímil decirlo– un Plan Naval, a base de nuestra futura política naval, de nuestras necesidades y de

[94] Se destaca el hecho que estas compras a Francia fueron realizadas durante la primera administración de Augusto Leguía. Incluso la fallida compra del crucero *Dupuy de Lome* se negoció para comprarlo al país galo.

[95] Dejó de circular desde el año 1912 hasta 1916, cuando volvió aparecer.

[96] VEGAS, Manuel I. "Necesidad de que el Perú sea Potencia Marítima y medios para conseguirlo". *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 1-32.

nuestros recursos"[97], "los viejos moldes de la Táctica y Estrategia Navales, caducaron a la aparición del Sumergible".[98]

Se aprecia el descontento con la forma como se venía conduciendo el "resurgimiento de la Armada", con compras de buques que no significaban *per se* la modernización de la institución naval. En efecto, estas heterogéneas compras no habrían respondido a un estudiado Plan de Adquisiciones acorde con la realidad económica y geográfica peruana:[99] "[L]a implantación y desarrollo de una política naval acertada, osea [sic] racional, tiene que sujetarse en principio a dos condiciones esenciales: el poder económico y el plan técnico de adquisiciones".[100]

Se aprecia un serio y público cuestionamiento por parte de los jóvenes oficiales hacia la manera cómo algunos jefes dirigían los destinos de la Armada. Estos, representaban lo pasado y obsoleto, "se dejaban llevar siempre por un espíritu de desaliento y falta de iniciativa"; fueron los que "probablemente olvidaron que los hechos se extienden más allá de uno mismo, y que por eso, [es] que lo que en una época pasó inad-

---

97 COLLINGWOOD. "Las nuevas bases de nuestro poder marítimo". *Revista de Marina*. Callao, 1918, número 2, p. 92. "La dura lección que el Perú recibiera, sólo fue resultado de su falta dé [sic] poder naval". Véase también GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina". *Revista de Marina*. Callao, 1925 número 4, p. 441.

98 COLLINGWOOD. "Las nuevas bases de nuestro poder marítimo", p.100.

99 "La adquisición de elementos navales sin obedecer á un plan antelado, sería para el Perú una locura de muy funestas consecuencias". LUFEAU, Armand. "Programa Naval". *Revista de Marina*. Callao, 1908, número 16, pp. 192. "La formación futura de la flota es de esencia vital, pues los hechos nos han probado muy dolorosamente por cierto, cuán erróneo y peligroso es permanecer en la inacción en órden [sic] a la defensa marítima del país" LUZ. "Consideraciones generales sobre la Política Naval del Perú". *Revista de Marina*. Callao, 1922, número 2, p. 208.

100 Ibídem, p. 202

vertido, con el tiempo, deja sentir sus efectos mas agudos en el seno de la Armada".[101] Incluso, algunos de estos antiguos jefes vieron con cierta incomodidad a los jóvenes oficiales que regresaban de navegar en modernas marinas, siendo aquellos los principales obstáculos que evitaron el enseñar e innovar lo visto y aprendido fuera del país. "En el tiempo en que las promociones que vinieron del extranjero se incorporaron a nosotros, cada uno de esos oficiales venía especializado, sin embargo repito que no se sacó de ellos todo el partido que hubieran podido rendir".[102]

Esta nueva generación de marinos, que había sido formada a inicios del siglo XX, que había navegado en buques de armadas modernas y que veía cómo el Perú se quedaba atrás en el proceso de reconstrucción naval, no soportó el cierto desgano y parálisis en que se encontraba la institución naval. Sus integrantes tenían ideas y proyectos, deseaban ser escuchados.

> 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 resurgimiento de la Escuadra, con las responsabilidades que nos tocan y el trabajo que nos incumbe.[103]

Un joven y representativo oficial de la Armada sostuvo que este fue el tiempo en que "la Marina quería sacudirse de la inercia de los menos, por el esfuerzo de nuevas generaciones de Jefes y Oficiales [sic] que perseguían para la Armada el lugar preferencial en la América del Sur que tenía per-

---

[101] LABARTHE, Enrique. "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú", pp. 144-145.

[102] RIVADENEIRA, Leónidas. "¿Camino hacia la especialización?". *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 6, pp. 575-577.

[103] LABARTHE, Enrique. "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú", p.144.

dido. La Institución en estos momentos se sentía agraviada y desalentada".[104]

Sin embargo, 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. Bajo el alias de Collingwood –presumiblemente E. Caballero y Lastres–, uno de estos oficiales desarrolló una propuesta de crecimiento ordenado en el ámbito de las compras navales, teniendo en cuenta la economía y la geografía del país, el equilibrio geopolítico sudamericano, así como los resultados de las batallas navales de la Gran Guerra.

En su propuesta señalaba que tanto Chile –con su moderna fuerza naval– como Bolivia –con su deseo de una salida al mar–, debían de ser neutralizados, siendo este objetivo "el espíritu de nuestra política naval".[105]

Sobre la calidad y cualidad del material a flote de la Armada de Chile, Collingwood sostuvo que el Perú ya no podría igualarla. Los recursos fiscales no permitirían armar una Escuadra que empate a la chilena. La solución, aprendida de la Primera Guerra Mundial fue el uso del arma submarina como elemento naval de importancia defensiva-ofensiva de países austeros. "Sumergibles. He aquí el arma por excelencia que debe ser la base de nuestro plan de adquisiciones".[106]

De hecho, la *Revista de Marina* publicó un artículo sobre el alistamiento de las unidades navales de Chile escrito por el teniente coronel Rubén García, agregado militar de México en Chile, aparecido originalmente en la *Revista del Ejército y*

---

104 PIZARRO, Tomás. *Memorias*, p. 87.

105 "Este Plan no lleva la idea de un ataque de nuestra parte a nación alguna, lejana o vecina". COLLINGWOOD. "Las nuevas bases de nuestro poder marítimo", pp.93- 101.

106 Ibídem, p. 94.

Marina de México, que brinda un panorama sobre la antigüedad, tonelaje y potencia de los acorazados, cruceros, fragatas, destructores, sumergibles, submarinos, hidroaviones, transportes, minadores y barredores. Por otro lado, informa que una misión naval británica, conformada por seis oficiales especializados en submarinos, torpedos, radiotelegrafía, aviación y artillería, se encontraban asesorando a la Armada de Chile.[107]

Collingwood propuso la adquisición de sumergibles y torpederos (defensa móvil), transportes (servicio de movilidad o transporte) e hidroaviones (servicio de informaciones y seguridad).[108]

Este primer grupo constaría de ocho sumergibles de 800 toneladas y cuatro destructores de 500 toneladas junto a dos buques nodrizas. El segundo estaría formada por cuatro transportes de 4000 toneladas cada uno, y finalmente el tercero, de al menos seis hidroaviones[109] -nótese en el capítulo tercero la similitud de esta propuesta con la presentada, en 1923, por el jefe de la misión naval, contralmirante Woodward-.

La distribución de esta fuerza naval peruana estaría entre el Callao e Ilo. En este último puerto se encontrarían la Estación de Minas, el Depósito para hidroaviones, el buque nodriza, cuatro sumergibles, dos destructores y tres hidroaviones; mientras que en el primero permanecería el resto de la flota.[110]

---

[107] Notas Profesionales. *Revista de Marina*. Callao, 1927, número 5, p. 644.

[108] "Los innumerables ejemplos que a diario nos ofrece la guerra actual, comprueban la utilidad y eficacia de la aviación, tanto bajo el punto de vista de los reconocimientos, como para el ataque de los objetivos designados y defensa de los mismos". JIMÉNEZ, Manuel F. "Sobre Aviación Militar y Artillería Antiaérea". *Revista de Marina*. Callao, 1918, número 2, pp. 135-136.

[109] COLLINGWOOD. "Las nuevas bases de nuestro poder marítimo", pp. 95-96.

[110] Ibídem, p. 96.

Sumado a esta proyectada Escuadra, el Perú tendría diez sumergibles y tres destructores, lo cual no significaría ampliar el presupuesto asignado al ramo de Guerra y Marina (poco más de un millón de soles para la Marina), pero sí la autonomía de un ministerio propio.[111]

"Collingwood" termina su propuesta del Plan Naval con la siguiente frase, que se asemejará a las acciones concretadas por los marinos estadounidense durante el Oncenio:

> Que sea el Sumergible [sic] la base de una nueva orientación para la Marina. Que sean las nuevas armas, los torpedos, las minas y los hidroaviones, las que hagan revivir el espíritu de los indomables marinos que fueran otrora gloria y orgullo nuestro y ejemplo venerado de todos.[112]

Tres años más tarde, Leguía expuso en su discurso de clausura del año académico de la Escuela Naval de 1920, que

> Las adquisiciones hechas últimamente… no son sino la primera etapa del vasto plan que estoy dispuesto a desarrollar, convencido como me hallo, de la necesidad y urgencia de que este Instituto alcance el adelanto exigido por la mejor preparación de los defensores de nuestra dilatada costa.[113]

---

[111] Ibídem, pp. 98-100. Vale mencionar que durante la dictadura de Nicolás de Piérola se crearon siete Secretarías de Estado (Ministerios), encontrándose "por vez primera en la historia republicana" la de Marina, al mando del capitán de navío Manuel Villar. BASADRE Jorge, *Historia de la República del Perú 1822-1933*. Tomo VIII, sexta edición. Lima. Editorial Universitaria, 1969, p. 241.

[112] COLLINGWOOD. "Las nuevas bases de nuestro poder marítimo", pp. 100-101.

[113] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1921 número 1, p. 119.

Capítulo 2

Trasfondo histórico y social de la modernización naval de los Estados Unidos de Norteamérica.- Finales del s. XIX e inicios del s. XX

> *It is a disgrace to us as a nation that we should have no warships worthy of the name, and that our rich sea-board cities should lie at the mercy of a tenth rate power like Chili [sic].* Theodore Roosevelt ante el Union League Club de Nueva York, enero de 1888.[114]
> *Speak softly and carry a big stick and you will go far*. Theodore Roosevelt.[115]

La Guerra de Secesión norteamericana involucró la participación de 700 buques, armados con 5000 cañones, y tripulados por 6700 oficiales y 51,000 hombres.[116] En esa larga lucha, inventores como John Ericsson, Benjamin F. Isherwood y John Dahlgren, lograron innovar la guerra naval y colocar a su país a la vanguardia tecnológica del momento.[117]

Sin embargo, a finales de la década de 1870 la Armada de Estados Unidos pasó por una fase de casi total abandono, con solo 52 buques y 500 cañones, así como con un reducido pre-

---

[114] HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 8.
[115] Ibídem, Cap. XVI.
[116] GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. 17.
[117] POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 157.; KENNEDY, Paul. 1989 *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 247.

supuesto debido a las prioridades de los asuntos internos del país, como fueron la conquista del oeste, la industrialización del noreste y la reconstrucción del sur.[118] En efecto, muchos pensaban que los Estados Unidos tenían una defensa geográfica natural que consistía en el relativo aislamiento causado por los dos océanos que la separaban de Europa y de Asia. Los estudios teóricos sobre cuestiones estratégicas eran, en cierto sentido, menospreciados y evitados. Las discrepancias entre los promotores del estudio científico de la estrategia contra los que optaron por el pragmatismo táctico fueron argumentadas por estos últimos en que las variables imponderables de la guerra naval no podían ser medidas por "reglas sencillas".

Sin embargo, algunos jefes y políticos lograron hacer entender al gobierno de la necesidad de contar con una fuerte y sólida armada que protegiese sus intereses comerciales marítimos.[119] Es así que las construcciones navales de finales del s. XIX e inicios del s. XX respondieron al estímulo de una política naval expansionista como herramienta complementaria a la política exterior de los Estados Unidos.[120] Durante este periodo la Marina de Guerra de los Estados Unidos fue adquiriendo la forma y la concepción que la llevaría a convertirse

---

[118] *"Following the Civil War, U.S. technological advancement slowed once again"*. HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 133. HAYES, John D., & HATTENDORF, John B. *The Writtings of Stephen B. Luce.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1975, p. 2. KENNEDY, Paul. 1989 *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 195. POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 155. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, pp. 32-33. BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*. California: Standford University Press, 1993, p. 9.

[119] HATTENDORF, John B., MITCHELL SIMPSON III, B., & WADLEIGH, John R. *Sailors and Scholars. The Centennial History of the U.S.Naval War College.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1984, p. 4.

[120] POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 187.

–luego de la Primera Guerra Mundial– en la más poderosa del planeta.[121]

Los cambios tecnológicos y geopolíticos motivaron el desarrollo de la U.S. Navy. La década de 1880 fue testigo del impulso innovador en el progreso analítico y tecnológico en la Armada.[122] Esto significó la reconstrucción de la misma, teniendo que sobreponerse a una serie de obstáculos políticos, económicos, administrativos e ideológicos que se mantenían vigentes.[123]

El desarrollo de la Armada como elemento fundamental en el expansionismo de los Estados Unidos a finales del s. XIX e inicios del s. XX.

Entre los hombres que impulsaron el desarrollo naval estadounidense estuvieron personajes como los contralmirantes Alfred T. Mahan y Stephen B. Luce, el político Henry Cabot Lodge y el presidente Theodore Roosevelt, quienes supieron

---

[121] PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930)*, p. 13.

[122] Existe la versión que mucho influyó Mahan desde su desempeño como comandante de una corbeta con sus máquinas inoperantes, destacado en el Callao, quien fue alarmando a sus superiores acerca del riesgo que significaba Chile para sus intereses expansionistas en Panamá. TROMBEN, Carlos (2008). "Presencia del crucero *Esmeralda* en Panamá". *Tareas* Panamá, Nro.129 mayo-ago 2008, pp. 61-79. CELA, Centro de Estudios latinoamericanos Justo Arosemena. Consultado: 20 marzo de 2014 < http://biblioteca.clacso.edu.ar/subida/Panama/cela/20120717103953/crucero.pdf.ori>. Debo esta apreciación al señor contralmirante (r) de la Armada de Chile, Alexander Tavra Checura. Sobre la teoría de Chile expansionista véase también GARCÍA MARTÍNEZ, José R. "Intrahistoria del Tratado de Paz y Amistad entre España y Chile de 1883". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 2013, número 33, pp. 229-281. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. 35.

[123] HATTENDORF, John B., MITCHELL SIMPSON III, B., & WADLEIGH, John R. *Sailors and Scholars*, p. 8.

desarrollar la tesis del poder naval y de su importancia vital para el crecimiento de su país.[124]

Ellos pertenecieron a la denominada "Generación del 98" estadounidense, siendo los promotores de la toma de conciencia del expansionismo fuera de Norteamérica basado en el apoyo *sine qua non* de su Armada.[125]

En efecto, las décadas finales del siglo XIX fueron testigos de la carrera imperialista por parte de las potencias europeas que se extendió por varios continentes y que se decidiría en los mares. Esto provocó que varios políticos estadounidenses propusieran abandonar el argumento de la defensa causada por el aislamiento geográfico y que se adoptara una nueva estrategia, modificando fundamentalmente la estructura de su fuerza naval, así como su doctrina de operaciones.

Sus objetivos debían cambiar, de la protección del comercio hacia la seguridad nacional.[126] Así, durante estos años, Estados Unidos se convirtió en una potencia mundial. Para esto, debía dejar su zona de confort originada por el aislamiento

---

[124] Luce propuso la selecta formación superior de los oficiales de la Armada, una educación que fuera más allá de la recibida en la Academia Naval. El resultado fue la creación del Colegio de Guerra Naval donde el arte de la Guerra sería instruído a un selecto grupo de oficiales. POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 161; HATTENDORF, John B., MITCHELL SIMPSON III, B., & WADLEIGH, John R. *Sailors and Scholars*, pp. 17-19. "La modificación de la política naval era casi con certeza debida a cambios en la situación nacional más que a los argumentos de Mahan. Él fue quien reconoció y mencionó eso cambios, pero no puede atribuírsele el mérito de haberlos iniciado". TILL, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, p. 46.

[125] KLAIBER S.J., Jeffrey. "La ira y la quimera". En E. Hopkins Rodriguez (Ed.), *Actas del Coloquio Internacional Centenario de la Generación del 98. España y América* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú-Fondo Editorial, 2001, p. 61.

[126] BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, p. 11.

geográfico producido por dos océanos y no contentarse con haberse consolidado en el hemisferio luego de derrotar a España en 1898.[127]

Ciertamente, las décadas finales del siglo XIX fueron testigos del cambio de la ponderación de los imperios, así como de la aparición de nuevos "incómodos" actores en el escenario mundial, incluido los Estados Unidos, que buscaron abarcar los mercados y territorios más allá de sus fronteras.[128] En efecto, luego de la Primera Guerra Mundial, el rápido crecimiento y desarrollo industrial de la "Gran Nación del Norte" ocasionó el "desplazamiento histórico del centro de gravedad de la economía mundial, que en el siglo XIX estuvo en Europa, para trasladarse a la costa atlántica estadounidense… [y luego] a la costa del Pacífico".[129]

La teoría de Mahan buscaba convertir a la Armada de su país en una potente fuerza de disuasión en tiempo de paz. Los seguidores de Mahan tuvieron primero que convencer a los estadounidenses de que sus intereses nacionales se encontraban en peligro por causa de los imperios en Europa.[130] La

---

127 KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 248. Con la anexión, en dicha contienda, de las Filipinas, Guam y Hawai, los Estados Unidos se convirtió en un imperio con posesiones de ultramar –debo esta apreciación al capitán de navío Kurt Bottger Garfias–.

128 KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 195.

129 PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930)*, p. 14.

130 Para algunos autores, Mahan no brilló por su concepción estratégica, ni como historiador, sino, como actor histórico en un momento donde la coyuntura le dio la oportunidad de alcanzar la fama e influir a causa de esta, no al revés. Sus ideas expuestas no fueron novedosas, pero no llegaron a oídos sordos, sino, más bien, a gobernantes dispuestos a usar su tesis como argumento a la nueva expansión territorial fuera de sus dominios fronterizos. SYMONDS, Craig. "Alfred Thayer Mahan". En G. Till, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, 1989, pp. 45-50.También tuvo detractores que dudaron de su capacidad de análisis. HUNT, Barry D."The Outstanding

tarea no fue fácil. Un ejemplo de lo complicado que resultó cambiar la mentalidad de los marinos al mando de la institución naval fue la creación de la Escuela de Guerra Naval (Naval War College). El impulsor de esta iniciativa fue el comodoro y luego contralmirante Stephen B. Luce, quien a través de sus escritos sobre táctica, historia, crítica literaria, reformas administrativas, estrategia naval, y de la importancia de desarrollar intelectualmente al oficial de marina, logró convencer –luego de casi una década de promover la idea– al Ejecutivo, al Congreso y al Alto Mando de su armada sobre la necesidad de educar a los oficiales de grados intermedios en los asuntos propios de la guerra naval, pero bajo una óptica científica.[131]

En efecto, sostuvo la necesidad del cambio de la estrategia naval defensiva a la ofensiva a través de la protección y el patrullaje de los puertos y de las líneas de comercio marítimo –la fuente del poder nacional– con una grande y cohesionada fuerza naval.[132] Para esto, era necesario contar con "colonias"

Naval Strategic Writers of the Century". *The Naval War College Review*, 1984, vol. 37, pp. 87-90. Sin embargo, cabe mencionar la influencia de Mahan sobre el secretario de Marina, Benjamin Franklin Tracy (1889-1893), quien es considerado como el que inició el "momentum" de la modernización de la Armada de los Estados Unidos. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. 35.

[131] HAYES, John D., & HATTENDORF, John B. *The Writtings of Stephen B. Luce.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1975; HATTENDORF, John B., MITCHELL SIMPSON III, B., & WADLEIGH, John R. *Sailors and Scholars*, pp.11-37.

[132] HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 8; BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, p. 10. Este pensamiento se asemeja de cierto modo al del inglés Sir Walter Raleigh quien sostuvo en el siglo XVI que "una fuerza en el mar tendría mucha mayor flexibilidad y movilidad [que un ejército en tierra], y fácilmente podría eludir al enemigo en la costa". TILL, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, p.37. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, pp. 20-21.

logísticas –de preferencia islas o pequeños puntos estratégicos con el fin de abastecer a la flota en todos los mares y océanos–.[133]

Mahan creía que las mayores dificultades que su país encontraría se hallaban en ultramar. Por ende, sotuvo que Estados Unidos debería ser capaz de enfrentar a sus amenazas fuera de su territorio, en altamar: "*Preparedness for naval war –preparedness against naval attack and for naval offence– is preparedness for anything that is likely to occur*".[134] Mahan se encargó de formar una nueva conciencia estratégica relacionada a las posibilidades de la guerra naval.[135]

Las concepciones de Mahan encontraron eco en el impetuoso e inteligente político Theodore Roosevelt, quien compartía las mismas ideas y aspiraciones sobre la importancia de convertir a su país en una potencia marítima mundial a través de un programa de construcciones navales –que luego implantaría durante su gobierno– que llevaran a la armada estadounidense a ser una de las primeras potencias a inicios del siglo XX.[136] En efecto, para 1916 solo estaba detrás de la armada británica.[137]

---

133 "…mencionaremos las clases de buques auxiliares de la escuadra americana, donde estos servicios son objeto de especial atención, por el hecho de que los EE.UU. no poseen bases navales en número suficiente" *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 5, p. 463. KLAIBER S.J., Jeffrey. "La ira y la quimera", p. 63.

134 ARMSTRONG, Benjamin F. *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2013, p. 6.

135 BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, p. 17; ORTIZ SOTELO, Jorge. "Evolución del pensamiento estratégico marítimo y su influencia en la Marina de Guerra del Perú. *Revista de Marina*. Callao, 2013, número 3, p. 57.

136 HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, cap. XVI.

137 BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, p.11.

Roosevelt logró entender la posición y el rol de la fuerza naval como parte del poder militar en el espectro de las relaciones internacionales. Su propuesta sobre la política exterior de su país se fundamentaba en la modernización de su Armada.

De hecho, sus escritos promovieron una agresiva política naval capaz de hacer frente a los cada vez más competitivos imperios europeos que buscaban la globalización de su comercio marítimo.[138] Esta expansión europea era una amenaza potencial a los principios de la Doctrina Monroe.[139] El resultado fue el incremento de las unidades a flote, la innovación tecnológica, así como la logística terrestre necesaria para su sostenimiento.[140] El desarrollo de los Estados Unidos –sostenía– se encontraba estrechamente vinculado a la modernización de su Armada, por esto, junto al historiador y político Henry Cabot Lodge, dieron forma al proyecto conocido como la "Large Policy", con el objetivo de que su país se convirtiera en la potencia dominante en el hemisferio occidental.[141] En efecto, la asignación presupuestaria a la Armada aumentó de 22 millones de dólares en 1890 a 139 millones en 1914.[142]

Para esto, la interpretación activa-coercitiva de Roosevelt a la Doctrina Monroe le dio el sustento ideológico para convencer a los políticos de su tiempo de que ninguna nación podría

138 KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 247.
139 GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. 67.
140 *"[…] Mahanians wanted to turn the Navy into an offensive force, to establish a fleet of battleships at full strength in peacetime, to turn the United States into a world-class naval power"*. BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, pp. 11-12.
141 HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 7.
142 KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 247.

sostener su lugar en el mundo si no contaba con un eficiente brazo armado, especialmente el naval.[143]

Sin embargo, el plan de construcción naval de Roosevelt no encontró inmediato eco en todos los sectores de la alta administración pública. Entre los que se opusieron al entonces subsecretario de marina se encontraron su propio jefe –John D. Long, quien era de la idea de mantener el concepto de fuerza naval defensiva costera, por ende de pequeños y baratos buques– y el presidente William Mckinley, quien no mostró entusiasmo ante las propuestas de despliegue operacional de las unidades navales ante la amenaza de conflicto con España.[144]

Fue este conflicto el que demostró la vehemencia y conocimiento en los temas de estrategia naval del joven Roosevelt, pues a pesar del eficiente –aunque no autorizado por el Presidente– despliegue de fuerzas navales a las Filipinas como a Cuba, tuvo que renunciar al cargo de subsecretario de Marina en mayo de 1898, asumiendo el puesto de segundo comandante del 1er Regimiento Voluntario de los Estados Unidos –los "Rough Riders"– en Cuba, donde obtuvo el grado de coronel y la fama de héroe nacional.[145] Esta imagen, y el oportunismo político de Mckinley, le valieron ser convocado a la vicepresidencia de los Estados Unidos. Un año después asumiría, a los 41 años de edad, la primera administración nacional.

---

143 HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, pp. 11-15.

144 Ibídem, p. 16.

145 "*By the eve of the Spanish-American War, the United States had acquired a fleet that, though far from being the world's most powerful, was eminently respectable: 4 first-class battleships, 2 second-class battleships, 2 armored cruisers, 10 protected cruisers, and a considerable number of gunboats, monitor, and torpedo boats*" POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 160; HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 23.

Las consecuencias de la guerra contra España de 1898 fueron fundamentales para los Estados Unidos, pues obtuvo el control del Caribe y la extensión de su perímetro marítimo de seguridad, pasando a ser un actor influyente en el mundo.[146] Este hecho fue destacado en un trabajo del alumno naval Enrique Labarthe, articulista de la flamante *Revista de Marina*, quien sostuvo que a pesar que la "marina americana es de fecha muy reciente… los éxitos obtenidos sobre adversarios mal preparados embriagan a la Gran República".[147]

Como presidente, Roosevelt dirigió la política exterior de una manera activa y combativa. Su fundamento principal fue evitar el ingreso al continente americano de las fuerzas foráneas que ansiaban establecerse en diversos puntos. Estas potencias europeas criticaban la interpretación expansiva de la Doctrina Monroe, no creyendo en los "alardes" de "Teddie". Para esto, Roosevelt tuvo que demostrar a sus ciudadanos que si deseaban que la política funcionase, necesitaban contar con una fuerza de combate creíble y convincente ante los imperios europeos.[148]

La crisis de Venezuela (1902-1903), en la cual las armadas de Gran Bretaña, Italia y Alemania bloquearon las costas atlánticas de aquel país con el objeto de presionar al cobro de deudas, fue el momento preciso para demostrar a las incrédulas grandes potencias que Estados Unidos no alardeaba de la efectividad de la Doctrina Monroe y del potencial de su armada, sino, más bien, que tenía la capacidad real y efectiva de evitar injerencias transatlánticas en territorio continental

---

146 BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, pp. 27-28.

147 LABARTHE, Enrique.1907 "Las Marina de los Estados Unidos y el Japón". *Revista de Marina*. Callao, 1907, número 6, p. 213.

148 BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, p. 45; HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 30.

americano.[149] La revolución de Panamá en 1903, el incidente en Marruecos y las negociaciones de paz entre Japón y Rusia, en el Portsmouth Navy Yard, New Hampshire, en el cual la Armada de los Estados Unidos jugó un rol preponderante como herramienta de la creciente diplomacia tipo "speak softly", demostraron la evolución del pensamiento diplomático de Roosevelt, limitando el uso del poder militar.[150] En efecto, estos asuntos internacionales de comienzo del siglo XX hicieron entender a los Estados Unidos que el contar con una organización militar que diese preponderancia al poder naval era el curso estratégico más viable para que su país se convirtiera en potencia.[151] Por otro lado, le mostraron a los imperios de Europa que no podrían intervenir fácilmente en América.[152]

Un año más tarde, Roosevelt revisó y amplió los alcances de la Doctrina Monroe declarando que su país asumía la responsabilidad de resguardar el hemisferio contra intentos de intervención europea, convirtiéndose así en el "protector" de sus débiles vecinos latinos. Estos tuvieron el temor de que la situación política internacional hubiera dado paso al relevo de potencia imperialista: de Europa hacia América. La visita de "buena voluntad" del secretario de Estado Elihu Root, en

---

149 "*What Roosevelt needed, and perhaps even desired, was an opportunity to pit his will and the armament of the United States against Germany to firmly establish America's position as a leading power in the international system*". HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, pp. 48 y 51-52; POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 196.

150 HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, capítulo tres, 103 y 131). Cuando Japón destruyó a la Flota rusa en Tsushima en 1905, se convirtió en un potencial adversario para los Estados Unidos. BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, p. 42.

151 ARMSTRONG, Benjamín F. *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era*, p. 6. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. iii.

152 KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 246.

1906, quiso aclarar que los Estados Unidos sólo buscaba hacer respetar la independencia y libertad de las repúblicas latinoamericanas:

> *Roosevelt viewed the United States as a protector an intermediary between the smaller, weaker neighbors to the south and the larger, stronger powers of Europe. The fact that the United States now had a fleet capable of upholding these responsibilities reassured South American leaders that they could put to rest their enduring fears of colonial reconquest by European powers*.[153]

Sin embargo, es necesario aclarar que esta justificación imperialista-expansionista ya había sido sustentada por el historiador Frederick Jackson Turner, quien durante la última década del siglo XIX e inicios del XX expuso la necesidad de la continuación de la existencia de una frontera territorial que actúe como "válvula de escape" a los problemas sociales internos. Para Turner, esta frontera mantenía vivo el espíritu aventurero y pionero del pueblo estadounidense y, sin él, "los Estados Unidos ya no sería la tierra de oportunidades ni el crisol de individuos fuertes y libres".[154]

La tesis de Turner sobre el caos social por falta de la "válvula de escape" que representaba la frontera por conquistar, se confirmó con la depresión económica de 1893.[155] La solución a esta grave situación tenía que ser encontrada fuera de los límites físicos del territorio donde las fronteras abunda-

---

[153] HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p.158. Debe de entenderse que las acciones en Cuba, Haití y República Dominicana, así como en Panamá; habían despertado el temor de los latinoamericanos respecto al imperialismo de los Estados Unidos. BUCK, Roger L. *The role of the Naval Missions in United States-Latin American Relations*. Newport, R.I. Naval War College, 1967, p. 4.

[154] KLAIBER S.J., Jeffrey. "La ira y la quimera", p. 62.

[155] Ya los territorios inexplorados del oeste habían sido colonizados.

ban.[156] En otras palabras tenía que "abarca[r] todo el resto del mundo".[157] De esta forma, los intereses económicos de los Estados Unidos sobrepasaron los valores filosóficos de los fundadores de la República, estimulando el acceso a nuevos mercados a través del comercio marítimo.[158] En efecto, el país estaba logrando tal grado de industrialización de sus manufacturas, que previendo una saturación del mercado interno, buscaron expandirse hacia el exterior.[159] Ante esta situación, entendieron la importancia de reactivar la marina mercante, así como la de contar con una poderosa armada capaz de protegerla en el comercio externo:[160]

> *It seems demostrable, therefore, that as commerce is the engrossing and predominant interest of the world to-day, so, in consequence of its acquired expansion, oversea commerce, oversea political acquisition, and maritime commercial routes are now the primary objects of external policy among nations. The instruments for the maintenance of policy directed upon these objects is the Navy of the several States*.[161]

Puede apreciarse una línea de relación expansionista en los discursos de Turner-Mahan-Roosevelt en el sentido de que "la Guerra contra España fue la continuación de la conquista del oeste".[162] Interés seguido por varios inversionistas que veían riquezas más allá de sus fronteras, como en Asia y en América

---

156 "*…there was a growing desire to develop overseas markets for domestic products, a situation often historically accompanied by the development of a strong navy*". HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 133.

157 KLAIBER S.J., Jeffrey. "La ira y la quimera", p. 63.

158 HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 166.

159 KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, pp. 200-246.

160 POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 159.

161 ARMSTRONG, Benjamin F. *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era*, 2013, p. 49.

162 KLAIBER S.J., Jeffrey. "La ira y la quimera", pp. 65-66.

del Sur.[163] Estos, junto a quienes se aprovecharon de la guerra para revivir los sentimientos románticos, pioneros y aventureros de la sociedad estadounidense –el *New York World* (Joseph Pulitzer) y el *New York Journal* (William Randolph Hearst)– con fines comerciales; fertilizaron las ideas sociales darwinistas difundidas por John Fiske y Josiah Strong de pertenecer a una raza superior llamada a la conquista del mundo.[164]

La decisión del presidente Mcklinley de quedarse con los territorios conquistados bajo el argumento de cristianizarlos y llevarles el desarrollo occidental por considerarlos bárbaros, se asemeja claramente a los argumentos utilizados por los conquistadores del joven imperio español del siglo XVI cuando arribaron a América.[165]

El entonces capitán de fragata –luego almirante– William Sims fue la voz detrás del agente del cambio en que se convirtió el presidente republicano, incluso "atreviéndose" a ir contra la propuesta multicalibre de Alfred T. Mahan, sugiriendo la construcción de buques con gran capacidad de fuego menos heterogéneo.[166] Roosevelt apoyó la propuesta del joven Sims,

---

[163] Años más tarde, la coyuntura posterior a la *Gran Guerra*, haría decir al presidente Calvin Coolidge que "Lo esencial para Estados Unidos son los negocios", y que buena parte de ellos se darían en el exterior. CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995.* (J. Ortiz Sotelo, Ed., J. Ortiz Sotelo, & N. Clarke Soldevilla, Trads.) Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado - Centro Peruano de Estudios Internacionales, 2002, p. 285. "*After all, the chief business of the American people is business*". The American Presidency Project. Cavin Coolidge XXX President of the United States: 1923-1929. Consultado: 17 octubre 2013 <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=24180 >.

[164] KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 246.

[165] KLAIBER S.J., Jeffrey. "La ira y la quimera", p. 69.

[166] Sims estuvo al mando de todas las fuerzas navales estadounidenses en el teatro de operaciones europeo durante la Primera Guerra Mundial. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. 79.

incorporándola en su mensaje de fin de año (1904) ante el Congreso, sosteniendo que *"the main reliance, the main standby, in any navy worthy of the name must be the great battleships, heavily armored and heavily gunned"*.[167]

Los audaces proyectos de lanzar y recuperar aeronaves desde buques en el mar –los antecedentes directos del portaviones–, el impulso al arma submarina y a la construcción de botes torpederos, fueron duramente combatidos por los antiguos oficiales de marina, que no se habían atrevido a innovar la tecnología naval.[168] Puede verse que Roosevelt, y otros como él, entendieron que aquellas naciones con el poder industrial, la capacidad de innovar e inventar, de desarrollar tecnología, así como de utilizar eficientemente sus fuentes de energía, dominarían el ya precario orden internacional.[169]

Las ideas y auspicios de Roosevelt, desde el inicio de su carrera política en 1897, lograron vencer aquella resistencia doctrinal y burocrática, modificando la estrategia y la táctica de la guerra naval, convirtiendo a la Armada de los Estados Unidos en un moderno agente innovador y paradigmático en la construcción naval, así como en un actor clave en la diplomacia de su país. De hecho, la forma cómo la utilizó en el ámbito diplomático puede verse en el efectivo y disuasivo –contra Alemania y Japón– viaje de la Great White Fleet, del Atlántico al Pacífico (1907-1908).[170] En otras palabras, el vigoroso desarrollo de la armada estadounidense no respondió, estrictamente a un concepto militar ofensivo, sino, más bien,

---

[167] HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 143.

[168] En 1911, Glenn H. Curtis fabricó el primer aeroplano. En 1912, la Armada de los Estados Unidos estableció su primera unidad de aviación naval en Annapolis, Maryland. POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 196.

[169] KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, pp. 196-198.

[170] GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, pp. 38-39.

a garantizar la paz, a su manera.[171] Por otro lado, se reconocía el papel preponderante que el Poder Naval tendría en las contiendas relacionadas a la competencia comercial en un mundo de creciente y rápida globalización.[172]

Podemos concluir que al finalizar la Primera Guerra Mundial, la armada estadounidense había logrado un admirable nivel de homogeneidad. Casi todos sus oficiales provenían de la Academia Naval de Annapolis, donde eran preparados muy intensamente en aspectos referentes a liderazgo. En Annapolis y en la Escuela de Guerra Naval, en Newport, Rhode Island, los estudiantes aprendían las teorías de los principales pensadores estratégicos de su época, que enfatizaban la concentración de fuerzas para poder lograr el control del mar. La estrategia naval estuvo dominada por el tamaño de las armas, los buques y las batallas, entre más grandes, mejor.[173]

Esta era la fuerza naval de la que el presidente Woodrow Wilson dijo sería la primera en el mundo cuando firmó el acuerdo de la Marina de 1916 para construir una flota que alcanzara los sesenta buques capitales en 1925. Pero la Conferencia Naval de Washington, en 1921 y 1922, afectó este ambicioso programa acatando el Tratado de los Cinco Grandes, suscrito en 1920, que fijó limitaciones en la construcción de buques de guerra para Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Italia y Francia.[174]

---

171 HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, pp. 151-168.

172 ARMSTRONG, Benjamin F. *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era*, p. 42.

173 Sobre la situación de la Armada estadounidense, véase GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, capítulo IV.

174 MASTERSON, Daniel. "La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920", pp.132-133.

El presidente Augusto B. Leguía entendió este mensaje durante el Oncenio.[175] De hecho, llegó a sostener en 1923, en presencia de los miembros de la misión naval estadounidense, que ese país:

> Dotado de una estupenda fuerza material, sólo la utiliza para impulsar su progreso interno, cultural y económico para ponerla desinteresadamente al servicio de los intereses permanentes de la Humanidad… que más bien, todos los pueblos del orbe deben congratularse del encumbramiento de un país que sólo persigue el imperialismo del derecho y que siendo hoy el celoso guardián de la autonomía del continente, el árbitro moral de los más graves conflictos internacionales, sólo puede infundir sospechas o perjudicar a los pueblos que se debaten en sus egoísmos o en sus remordimientos.[176]

Por su parte, y a mediados de la década del veinte, el capitán de corbeta Alfredo Bazo sostuvo en un artículo publicado en la *Revista de Marina* que:

> En sus manos [Estados Unidos] se encuentran nuestros mercados y corporaciones. Explotan nuestras riquezas mineras, pagando a los gobiernos reducidísimos impuestos. La influencia de sus representantes diplomáticos es omnipotente y nada adelantaría con tomar de hecho los gobiernos. Bien claro se ve pues cuál es el camino que conviene seguir a los países Latino Americanos si quieren conservar la vida independiente.[177]

El "mar" de funcionarios públicos del país del norte que arribó al Perú, en especial los de la misión naval, son prueba

---

[175] MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno. Un estudio sobre relaciones civiles militares 1930-2000*. Perú: Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001, p. 2.

[176] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1923, número 6, pp. 795-796.

[177] BAZO, Alfredo. "El Perú y la próxima guerra". *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 2, p. 229.

que los pilares puestos por Theodore Roosevelt –en palabras de Leguía, el "genuino representante de las virtudes de sus compatriotas"– dieron resultado. En efecto, en 1927 la cancillería peruana rindió homenaje a la memoria de James Monroe sosteniendo que:

> [Su] salvadora doctrina protegió, al principio, la independencia de las naciones americanas y se ha convertido, después, en el precepto moral que orienta la civilización de todo un continente por rumbos de unificación, de originalidad, de respeto a las libertades, contradiciendo la propaganda de los que confunden la misión civilizadora y justiciera de la nación norteamericana con una política de imperialismo vulgar.[178]

Leguía, el pragmático hombre de negocios que ahora volvía al ámbito político, actuó de manera astuta frente al nuevo ordenamiento de las potencias internacionales: "buscó enérgicamente atraer inversiones y préstamos extranjeros, sobre todo de los Estados Unidos, cuyo comercio e inversiones en América del Sur se incrementaron enormemente… después de la apertura del canal de Panamá en 1913" y se consolidó al término de la Gran Guerra.[179]

---

[178] *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 por el Presidente de la República Don Augusto B. Leguía*. Lima: Imprenta Garcilaso, 1927, p.7.

[179] KLARÉN, Peter. *Nación y Sociedad en la historia del Perú*, p. 301. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, pp. 10-11.

Capítulo 3

La Misión Naval estadounidense en el Perú, Leguía y el comienzo de la reforma de la Armada Peruana

"In case I am not reappointed as Minister of Marine, one of my first official acts as Senator will be to work for an American Military Mission to replace the very inefficient French Mission. We need Americans here for that purpose as they, being of a different temperament, are the only ones that understand how to teach, successfully, efficient organization, and who are capable of giving proper instruction to men of Latin race, as has been so fully proved by the success obtained by the Naval Mission here… Furthermore, America is our best friend and the one nation on whom we must adopt her methods if we expect to advance and improve. A nation aspiring to greatness must discard 'Old World' Methods."
Ministro de Marina Juan Manuel La Torre, abril de 1924.[180]

---

[180] *Brief summary of the activities of the U.S. Naval Mission to Peru from its inception to 1 November 1928*. Memorandum for Director of Naval Intelligence, 1 November, 1928. p.9; en el Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú-IEHMP. Véase también MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno*, p. 50.

Situación Internacional

En el plano internacional, el tema prioritario era la realización del plebiscito estipulado en el Tratado de Ancón para definir la situación de Tacna y Arica. El doctor Percy Cayo Córdova sostuvo que las políticas de la cancillería peruana estuvieron condicionadas "por la acción tenaz de nuestro neovecino del sur; [que] mantuvo para ello una permanente y organizada campaña para que en todo posible foro encontrara el Perú la interferencia chilena en orden a neutralizar cualquier acción que quisiera manifestar adhesión a nuestro país".[181]

Víctor Andrés Belaunde, quien en aquellos años servía en el Ministerio de Relaciones Exteriores, sostuvo con claridad que "el Perú en su discusión con Chile tenía la desventaja de mantener cuestiones pendientes con sus vecinos… se creía que era indispensable solucionar estas cuestiones y consolidar la amistad de los países limítrofes a fin de contar con su consenso y apoyo moral en nuestras justas demandas respecto de Chile".[182] En palabras del diplomático René Hooper: "la política exterior del Perú tenía que estar encadenada a la política exterior chilena, por ese cordón umbilical creado por el vencedor".[183]

Otra razón por la cual Leguía habría buscado renovar la Armada pudo haber sido la cuestión pendiente del Tratado de Ancón. Cuando asumió el mando, el Perú tenía problemas limítrofes con Chile –por el asunto de Tacna, Arica y Tarata–,

---

[181] CAYO CÓRDOVA, Percy. *Historia Marítima del Perú. La República 1906 a* 1919, pp.119-120

[182] Ibídem, p. 121. Véase también DE TRAZEGNIES GRANDA, Fernando. *Testigo Presencial. Los trabajos y los días en la búsqueda de la paz verdadera*. Fundación M.J. Bustamante de la Fuente. Lima, 2013. pp. 399-402. HOOPER LOPEZ, René. *Leguía. Ensayo biográfico.* Lima: Ediciones Peruanas, 1964, p.156.

[183] HOOPER LOPEZ, René. *Leguía*, p. 156.

Colombia[184] y Ecuador.[185] Los de Bolivia[186] y Brasil habían sido resueltos durante su primera administración de 1908-1912.[187]

Como hábil estadista, pudo comprender que el peso de una marina de guerra sólidamente organizada ayudaría en las negociaciones diplomáticas con Chile, más aún, si en este proceso de modernización se contrataba a la principal potencia naval y política del momento.[188] Entendió que la diplomacia, sin una fuerza armada que la respaldase, sería un simple ejercicio de retórica, haciendo "de la Marina un baluarte efec-

[184] *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1920 por el Presidente de la República, Sr. Augusto B. Leguía.* Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1920, p. IV. En marzo de 1928, se canjeó las ratificaciones del Tratado de Límites con Colombia, que en palabras de Leguía, no significó pérdida para el Perú, sino, que más bien, se ha "ganado la amistad de la gran nación colombiana, hidalga y rica; la simpatía entusiasta de todas las naciones, aún las más alejadas de nosotros […] Yo espero que la posteridad nos hará justicia y que la Historia no negará su aplauso a los que resolvimos, con criterio de equidad, el viejo pleito de fronteras con Colombia…" *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928 por el Presidente de la República Don Augusto B. Leguía*. Lima: Imprenta Garcilaso, 1928, p.7.

[185] Debido al desconocimiento de Ecuador al fallo del Rey de España, en 1910, se movilizó la Escuadra Peruana a la frontera norte. JIMÉNEZ, Manuel F. "El Perú y la Marina de Guerra frente a su situación internacional en el pasado, en el presente y en el porvenir". *Revista de Marina*. Callao, 1927, número 6, p. 688.

[186] Hubo comisiones demarcadoras de límites en los años 1912, 1917, 1918, 1919, 1927 y 1928. Esta última dirigida por el capitán de fragata Federico Díaz Dulanto, que contó como ayudantes a los capitanes de corbeta José Félix Barandiarán y Hernando Tudela y Lavalle. Esa fue la segunda vez que una comisión demarcadora era presidida por un oficial de marina, habiendo sido precedido por el contralmirante Francisco Mariátegui, durante el siglo XIX. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1928 número 4, pp. 411-414.

[187] HOOPER LOPEZ, René. *Leguía*, pp. 156-157.

[188] SCHEINA, Robert. *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987.* España: San Martín, 1987, p.157; CHRISTENSON, Joel. "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period". *Derroteros de la Mar del Sur*. Lima, 2010-2011, número 18 y 19, pp. 39-40

tivo de su respetabilidad en el exterior y de su tranquilidad en el interior".[189] O, como ya lo entendían los marinos peruanos, citando a un presidente argentino: "la mejor garantía de la paz reside en la posesión de elementos necesarios para la guerra".[190]

Contrario a los principios del derecho, la justicia y la autodeterminación enunciados por Woodrow Wilson, y a su costumbre de no "reconocer a los gobiernos revolucionarios"[191], Washington reconoció a Leguía luego que derrocara a José Pardo y Barreda el 4 de julio de 1919. Incluso, ambos países elevaron, en 1920, sus misiones diplomáticas al nivel de embajadores.[192] En efecto, Wilson vio en la formalización de la misión diplomática un claro ejemplo de las nuevas formas de expansión de la influencia estratégica y comercial de su país, llenando el vacío dejado por los países europeos luego la Primera Guerra Mundial.[193] De hecho, desde inicios del siglo XX Estados Unidos buscó expandir su influencia en Latinoamérica para contrarrestar la europea.[194]

---

189 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1928 número 6, p. 612.

190 Editorial. "La llegada de nuestros cruceros". *Revista de Marina*. Callao, 1907, número 5, pp. 138-139. Por su parte, el historiador inglés Christopher Lloyd sostuvo que"*A nation with neither an army nor a navy at its disposal is bound to count for Little in international affairs*" LLOYD, Christopher. *The Nation and the Navy. A history of naval life and policy*. London: The Cresset Press, 1961, p.37.

191 ST. JOHN, Ronald. *La Política Exterior del Perú.* Lima: Asociación de Funcionarios del Servicio Diplomático del Perú, 1999, p. 153.

192 *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1920*, p. VI. Federico Alfonzo Pezet fue el primer embajador del Perú en los Estados Unidos. Falleció a los 70 años de edad en San Remo, Italia.

193 CHRISTENSON, Joel. Ph.D. Dissertation: "From Gunboats to Good Neighbors: U.S. Naval Diplomacy in Peru, 1919-1942". West Virginia. Adviser: Dr. James F. Siekmeier., 2013, p.33.

194 GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. 38.

Esta rápida aceptación diplomática se pudo deber a las buenas relaciones económicas que tuvo Leguía con el sector privado estadounidense, que vio una oportunidad para invertir fácilmente sus capitales en un país dispuesto y ansioso por recibirlos.[195]

Durante su campaña electoral, Leguía sostuvo que lograría recuperar Tacna, Arica y Tarapacá.[196] Su meta diplomática había sido la de lograr un arbitraje de la Liga de las Naciones o de los Estados Unidos sobre la vigencia del Tratado de Ancón, sosteniendo que las condiciones de las provincias de Tacna y Arica en 1884 eran diferentes a las de la década de 1920.[197]

Incluso, es posible que haya ideado el desarrollo de una estrategia diplomática que buscaba el apoyo de la nueva potencia mundial. Siguiendo este argumento, sería ese uno de los motivos por el cual Leguía abrió las puertas de la administración pública a funcionarios estadounidenses.[198] En

---

[195] Los críticos al gobierno de Leguía lo acusaron de someter al Perú a los intereses comerciales del gigante del norte, llegando incluso a sostener de que "el Perú estaba dirigido, gobernado y supervisado por el secretario de Estado estadounidense". ST. JOHN, Ronald. *La Política Exterior del Perú*, p. 153. Por otro lado, Christenson sostiene de que el interés particular de ambos Estados convergieron favoreciendo a ambos: "*A first step in this direction [intent on rolling back European influence and facilitating the growth of U.S. business throughout South America], the U.S. naval mission sent to Peru in 1920 was the product of a timely convergence of interest between Washington and Lima*." CHRISTENSON, Joel. "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period", p. 39.

[196] HOOPER LOPEZ, René. *Leguía*, p. 170. Sin embargo, llegó a sostener que "Yo jamás hice del problema de Tacna y Arica plataforma política … Al fomentar la riqueza nacional por todos los medios a mi alcance, no descuidé obtener la solución del problema del Pacífico…" *Mundial*. Lima, 19 de junio de 1926.

[197] ST. JOHN, Ronald. *La Política Exterior del Perú*, p. 156.

[198] ALZAMORA, Carlos. *Leguía, la historia oculta. Vida y muerte del Presidente Augusto B. Leguía.* Lima: Titanium Editores, 2013, p. 46. BUCK, Roger L.

efecto, no escatimaba ocasión para demostrar su admiración a la "Gran Nación del Norte", defendiéndola de los ataques contra su "misión civilizadora" en el mundo.[199]

Leguía sabía que si no cumplía con su promesa electoral, perdería el apoyo basado en el discurso nacionalista ante un pueblo susceptible y sensible a temas relacionados con Chile. Esto podría ocasionar que los marginados civilistas se aprovechasen de aquella tensión diplomática para desestabilizar socialmente a su administración. El Presidente no sólo buscó modernizar al país, tanto en sus estructuras como en sus hombres, sino que también se empeñó en lograr un resultado positivo a la cuestión pendiente del Tratado de Ancón.[200]

Como el objetivo de la diplomacia peruana fue evitar la realización del Plebiscito, por los motivos antes expuestos, se vio con preocupación que el 4 de marzo de 1925, Calvin Coolidge, presidente de los Estados Unidos de Norteamérica, expidiera el laudo arbitral ordenando que dicho acto se realizara, subrayando que el laudo del árbitro "sólo estaba facultado para decidir sobre la cuestión de si el plebiscito debía llevarse a cabo o no".[201]

The role of the Naval Missions in United States-Latin American Relations, p. 11.

[199] *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928*, p. 6. Sobre los antecedentes de la supuesta inclinación peruana –previa al gobierno de Leguía– hacia Estados Unidos por el tema de las provincias cautivas, véase: CAYO CÓRDOVA, Percy. *Historia Marítima del Perú. La República 1906 a* 1919, pp.130-133.

[200] "…hemos dado término a la controversia derivada de la Guerra del Pacífico reincorporando Tacna y Tarata al territorio nacional y restableciendo la vieja amistad entre el Perú y Chile que fundaron los héroes y quebrantaron las ambiciones". *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1929 por el Presidente de la República Sr. D. Augusto B. Leguía.* Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1929, p.5.

[201] ST. JOHN, Ronald. *La Política Exterior del Perú*, p. 156; *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925 por el Presidente de la República del Perú, Don Augusto B. Leguía*. Lima: Imprenta Garcilaso, 1925, p. 8.

Al final, los temores peruanos desaparecieron, pues en 1926 se concluyó con los procedimientos plebiscitarios que "invalidaban el laudo de Coolidge y demostraban que el tema no podía ser resuelto sin invocar los verdaderos derechos del Perú".[202] Estos derechos se tradujeron en la no realización del plebiscito por no contar con las garantías para ello, conforme recomendaron los comisionados estadounidenses, generales John Pershing y William Lassiter, luego de apreciar la situación en Tacna y Arica.[203]

La situación con Chile llevó a que, desde muy temprano, la Misión Naval contratada considerara la necesidad de que el Perú contara al menos con una mínima capacidad de reacción, para lo cual se preparó un plan de adquisiciones navales que el contralmirante Clark H. Woodward propuso a Leguía a finales de 1923.[204]

---

[202] ST. JOHN, Ronald. *La Política Exterior del Perú*, p. 157; *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1926 por el Presidente de la República Sr. Dn. Augusto B. Leguía*. Lima: Imprenta Garcilaso, 1926, pp. 7-10.

[203] ALZAMORA, Carlos. *Leguía, la historia oculta. Vida y muerte del Presidente Augusto B. Leguía*, pp. 76-77. Estados Unidos. presentó la candidatura de Leguía para el premio Nobel de la Paz. *Mundial*. Lima, 2 de diciembre de 1929.

[204] Woodward propuso la compra de seis destructores, seis submarinos y veinticinco aviones de combate a un precio de seis millones de libras peruanas. CHRISTENSON, Joel. "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period". *Derroteros de la Mar del Sur*. Lima, 2010-2011, número 18 y 19, p. 45. Había arribado al Callao el 24 de julio de 1923 como relevo del capitán de navío Freyer. El contrato *ad referéndum* fue firmado en Washington el 6 de julio de 1923, entre el encargado de negocios del Perú en los Estados Unidos de América, Alfredo González Prada, y Clark Howell Woodward, capitán de navío en actividad, siendo nombrado como jefe del Estado Mayor General de la Marina el 13 de agosto de 1923. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo segundo, pp. 197-202. Ingresó a Annapolis el 6 de setiembre de 1895, participando en la Guerra contra España, en la batalla de Santiago.

Cambios organizacionales en la Armada Peruana

El 4 de julio de 1919 el lambayecano Augusto B. Leguía Salcedo asumió nuevamente el gobierno nacional. Poco después, el 13 de octubre, atendiendo a una iniciativa de los diputados Miguel Grau y Alberto Secada promulgó la ley N° 4003 estableciendo el Ministerio de Marina. De ese modo independizaba políticamente a la Armada Nacional de la preeminencia que el Ejército había tenido en el antiguo Ministerio de Guerra y Marina.[205]

El mismo 4 de julio, la organización de la Marina se centralizó bajo la Comandancia General de la Escuadra que asumió "funciones del Estado Mayor así como el mando y control de los institutos de enseñanza y demás dependencias de Marina", esto, hasta que el Presidente Provisional de la República decretó, el 5 de agosto, la creación de la Dirección General de Marina, que comprendió la flota, la flotilla fluvial y las dependencias de la Armada; la Secretaría General, la Secretaría Técnica Naval y las direcciones de Personal, Material, Administración, Sanidad y Capitanías.[206]

---

[205] VILLANUEVA, Víctor. *Ejército Peruano: del caudillaje anárquico al militarismo reformista.* Lima: Juan Mejía Baca, 1973, pp. 173-174; CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*, p. 246. Mientras los Estados Unidos de Norteamérica celebraban su día de la independencia, el Perú era nuevamente testigo de un golpe de Estado. La fuerte presencia de miembros del Partido Civil en el Congreso llevó a que Leguía temiese el desconocimiento de su triunfo electoral frente a Antenor Aspíllaga, –apoyado por los civilistas– promoviendo un golpe de estado y luego convocando a una Asamblea Nacional. Véase HOOPER LÓPEZ, René. *Leguía,* pp. 99-102.

[206] GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval. Recopilación de las leyes, resoluciones legislativas, reglamentos, decretos, resoluciones supremas y ministeriales de carácter general, etc., correspondiente al Ramo; y diversas leyes y disposiciones dictadas por los otros rubros de la Administración Pública que tienen relación con la Armada.* tomo primero. Lima: Imprenta Segrestan, 1928, pp. 21-22. Mediante ley N° 3083 de fecha 24 de setiembre de 1919, se declaró que todos los

Sin embargo, aquella distribución debía de ser pasajera. La elaboración de una nueva Ley Orgánica de Marina, que reflejara su nueva organización, le fue encomendada al capitán de navío César Bielich y a los capitanes de fragata Juan de Althaus Dartnell y José R. Gálvez Chipoco.[207] Este fue el primer paso hacia la modernización de la Armada Peruana, y preparó el camino para la autonomía administrativa y la libertad de decisión que iban a tener los miembros de la misión naval estadounidense.[208]

No fue solo la rudimentaria organización de la Marina lo que llevó a Leguía a pensar en los marinos estadounidenses como parte de su plan de modernización de los estamentos del Estado. También influyó su intención de crear un contrapeso político al Ejército, cuya influencia e injerencia en la política había sido una constante en la historia del Perú. Para esto, también buscó modernizar a la Policía Nacional –que en algún momento tuvo más efectivos que las tropas de línea del

decretos expedidos por el gobierno provisional tenían fuerza de ley. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, pp.48-49.

[207] *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda*, p. 71. El 4 de noviembre de 1920 fue nombrado agregado naval en Brasil. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval,* p. 469. El 27 de julio de 1928, mientras era comandante del B.A.P. *Almirante Grau* fue condecorado por Leguía con la Orden del Sol, en el grado "Oficial". Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1928 número 4, p. 414.

[208] "…lo que hace sentir la ineludible necesidad de la acción intensiva de gente de otra raza, la necesidad de una misión extranjera". LABARTHE, Enrique. "De nuestras necesidades...", p. 202. "Tenemos una escuadra deficiente para nuestro litoral. Es preciso fortalecerla. Y esa es la misión que pesa sobre el nuevo Ministerio… Se ha comenzado por traer una misión de marinos norteamericanos; para organizar al Ministerio… y por formar un plan de adquisiciones y reformas navales" *Mundial*. Lima, 28 de julio, número extraordinario, 1921.

ejército– con la contratación de una misión de la Benemérita Guardia Civil de España.[209]

Las cuestiones limítrofes pendientes con los países vecinos llevaron a destacar personal naval al Ministerio de Relaciones Exteriores. Por ejemplo, se comisionó al capitán de corbeta Víctor S. Barrios y a los oficiales Arturo Jiménez, Grimaldo Bravo Arenas, Manuel R. Nieto, Teodosio Cabada, al guardiamarina Carlos Salaverry y al teniente primero de Sanidad Naval César Valdéz, como integrantes de la Comisión Demarcadora de Límites con Brasil, que sólo concluyó en 1927.[210]

Estas comisiones, así como los cambios de colocación del personal naval, llamaron la atención del ministro Ontaneda, quien se percató que la organización vigente no se adaptaba a la realidad del momento. Para resolver esta situación se elaboró un nuevo proyecto de Ley Orgánica de Marina, que debía ser evaluada por los miembros de la misión naval estadounidense que ya habían sido contratados.[211] Como ejemplo de algunos cambios dentro de la organización de la armada, se mencionará que mediante una resolución suprema del 22 de agosto de 1921 se definió como servicio de embarque los efectivos en la mar, no considerando a los que a pesar de revistar a bordo cumplían funciones en tierra. Asimismo, mediante una

[209] VILLANUEVA, Víctor. *Ejército Peruano*, pp. 173-174; ROZMAN, Stephen L. "The Evolution of the Political Role of the Peruvian Military". *Journal of Interamerican Studies and World Affairs,* 1970, Vol. 12 número 4, p. 549; COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, pp. 49 y 251; MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno*, pp. 47-49. La Misión española tuvo como primer objetivo el fundar y dirigir la Escuela de Policía. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1922 por el Presidente de la República Sr. Augusto B. Leguía*. Lima: Imprenta C.F. Southwell, 1922, p.9.

[210] *Memoria que el Ministro de Marina, Dr. Lauro A. Curletti presenta al Congreso Nacional de 1921*. Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1922, p.13 *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927*, p. 6.

[211] *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, pp. 23-24.

resolución suprema del 28 de noviembre de 1921 se reformaron los Consejos de Investigación.

Luego de la separación del Ministerio de Guerra y Marina en dos instituciones independientes, el Ministro de Marina propuso al Congreso la aprobación del Código de Justicia Naval, el cual se adaptaba a la realidad de la nueva institución al guardar congruencia con los usos y normas navales.[212]

Durante la gestión del ministro Lauro A. Curletti –asumió el 14 de marzo de 1921, siendo su primer cargo ministerial, coincidiendo con las celebraciones del primer centenario de la independencia del Perú– los marinos estadounidenses ya se encontraban trabajando en la reorganización del Ministerio y de sus dependencias.

Estos confeccionaron un informe en 1921 relacionado a la organización de la Armada. La calificaron como pobremente útil en tiempo de paz e inservible en tiempos de guerra –no contaba con un plan de expansión ni con una organización en caso de guerra– debido a la lenta burocracia estatal, al gran número de leyes, decretos, regulaciones, instrucciones y órdenes generales y a la falta de libertad de acción de los jefes de los buques y dependencias, quienes a pesar de comandar directa y aisladamente estas naves no podían tomar decisión alguna sin la previa autorización del ministro de Marina.[213]

---

[212] "…pues era una incongruencia jurídica el aplicar las disposiciones establecidas para el Ejército a la Marina, cuando, como he dicho, ambas instituciones difieren esencialmente en su organización." *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, pp. 41-42.

[213] Peruvian Navy – War Organization. Dispatch N° 1205, January 15, 1921 y Peruvian Navy – Discipline – Unit. Dispatch N° 1211, January 15, 1921; Archivo del IEHMP. Esta situación de desorganización interna de los buques fue advertida en un artículo publicado antes de la creación del Estado Mayor General de Marina. ARUFA. "Necesidad de la creación de un Estado Mayor para nuestra Armada". *Revista de Marina.* Callao, 1908, número 13, pp. 12-13.

En efecto, las actividades de los buques eran ejecutadas independientemente, realizando diversos simulacros en lugar de llevar a cabo un entrenamiento real de artillería, con prácticas de tiro y ejercicios de combate.[214] Finalmente, concluyeron que para poder lograr con éxito su misión, deberían contar con el control total de la administración financiera (compras y gastos) de la Institución.[215]

Estos oficiales fueron colocados, en un primer momento, a la cabeza de la Dirección de Administración (capitán de fragata James A. Bull) y de la Comandancia General de la División Naval (capitán de navío L.D. Causey, teniendo como adjunto al capitán de fragata Manuel I. Vegas).

La Dirección de Personal fue encomendada al capitán de fragata Julio Carvajal; la de Material, al capitán de fragata Julio V. Goicochea; la de Sanidad Naval al capitán de navío Wenceslao Salazar y la de Capitanías, al capitán de navío Teodosio Cabada; mientras que la jefatura del Servicio de Contaduría quedó a cargo de Juan A. Rouillón.[216]

Esta ubicación clave en los puestos críticos de la Armada les permitió un pronto diagnóstico de la situación y a llevar a cabo las primeras mejoras en la Escuadra y en la organización interna.[217]

---

[214] Peruvian Navy – Training. Dispatch N° 1216, January 15, 1921; Archivo del IEHMP.

[215] *Brief summary*, p.2.

[216] Decreto supremo de fecha 9 de diciembre de 1919. Organización del Ministerio de Marina. *Memoria que el Ministro de Marina Contralmirante D. Juan M. Ontaneda*, p. 52.

[217] "Extinguida la Intendencia General de Marina por resolución de 5 de agosto de 1919 se encomendaron las funciones que eran inherentes a aquella oficina a la Dirección de administración, subdividida en cinco divisiones…" Ibídem, p. 28. 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. ORTIZ SOTELO, Jorge.

Por ejemplo, en su memoria al jefe del Estado Mayor General de Marina de fecha 31 de mayo de 1921, el director del Personal propuso reglamentar la Ley de Ascensos acorde a las distintas comisiones del servicio –Embarcados, Estado Mayor, Escuela Naval, Comisiones Hidrográficas, entre otras– a que eran asignados los oficiales, pues entendía que no todas debían tener el mismo peso específico a la hora de evaluar su desempeño. También señaló que varios oficiales se veían obligados a realizar labores administrativas, como por ejemplo el de oficial Contador y de Detall, que los alejaban de sus funciones profesionales como "oficiales de mando".[218]

Más adelante, durante la gestión ministerial del capitán de navío Ramón Valle Riestra, la organización del Ministerio se modificó por segunda vez, simplificando sus direcciones en concordancia con la magnitud de las fuerzas navales existentes así como a la disminución del presupuesto.[219] El organigrama quedó de la siguiente manera: Estado Mayor General

"Peru and the US Naval Mission". *Ponencia presentada a la Canadian Association for Latin American and Caribbean Studies Conference*. Vancouver, 2008, p.3. Mediante decreto supremo de fecha 17 de enero de 1921 se derogó la Dirección General, siendo reemplazado por el Estado Mayor General de la Marina GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval,* tomo segundo, p.19.

[218] "Pero donde más se deja sentir la necesidad de organizar, es en la del Cuerpo de Empleados Civiles y a los cuales es de urgente necesidad darles carácter militar… necesidad ésta muy urgente de satisfacer a fin de reemplazar a los Oficiales de Marina que prestan hoy sus servicios en el Cargo de Contador, con desmedro de la práctica profesional y el buen servicio de los buques de la Escuadra." *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, pp. 20-21.

[219] Primera fue la sugerida por el capitán de navío Freyer con la creación del Estado Mayor General de la Marina que reemplazó a la Dirección General, teniendo subordinados a los Departamentos de Operaciones, Personal, Material, Administración, Sanidad, Capitanías y Contabilidad (Navy General Staff, Combat-Naval-Staff # 94. Peru, dispatch N° 1281, January 25, 1921. p.1. Archivo del IEHMP). El presupuesto cayó de Lp. 341.517.8.56 en 1921 a Lp. 298.580.9.44. Esta disminución también significó la reducción del personal subalterno *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1922*, p. 25.

de Marina, Dirección del Personal (incluye los servicios de Sanidad Naval, Capitanías y Marina Mercante), Dirección del Material (incluye Hidrografía, Faros, Navegación y buques de la Marina Mercante) y Dirección de Administración (incluye la Contaduría del Ministerio).[220] Respecto al personal de oficiales, estos fueron clasificados como Oficiales de Guerra, Oficiales Ingenieros, Oficiales de Sanidad y Oficiales de Aviación.[221]

El cargo más importante y clave para llevar a cabo las reformas institucionales fue el de jefe del Estado Mayor General de Marina, cuya función era asesorar al Ministro en los asuntos técnicos y administrativos, así como controlar las operaciones de la División Naval y las direcciones de la Marina.[222] Su precedente estadounidense data de 1900, cuando se creó el *General Board* con la finalidad de que los diseños de la flota, así

---

[220] *Memoria que el Ministro de Marina, Capitán de Navío don Ramón Valle Riestra, presenta al Congreso Nacional de 1922*. Lima: Imprenta Americana, 1922, p. IV. Decreto Supremo de 26 de setiembre de 1921. Asimismo, el número de dependencias de la Armada fue el siguiente: Ministerio de Marina (Despacho del Ministro, Estado Mayor General, Dirección de Personal, Dirección del Material), Dirección de Administración, Crucero *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, Crucero *Lima*, Cazatorpedero *Teniente Rodriguez*, Apostadero naval de San Lorenzo, Sumergibles *Ferré* y *Palacios* (en desarme), Depósito de Explosivos, Escuela Naval, Servicio de Hidroaviación, Flotilla de Loreto que a su vez estuvo conformada por la lanchas *América*, *Iquitos* y *Cahuapanas*, Capitanías: Callao, Paita, Talara, Mollendo, Iquitos, Pimentel, Pacasmayo, Ilo, Pisco, Puerto Pizarro, Eten, Puno y Salaverry.

[221] Resolución suprema del 3 de julio de 1922. El capitán de navío Ramón Valle-Riestra asumió el cargo el 14 de setiembre de 1921 hasta el 18 de agosto de 1923. Del 18 de agosto hasta el 7 de noviembre de 1923, asumió interinamente Benjamín Huamán de los Heros. Desde el 7 de noviembre de 1923 hasta el 5 de mayo de 1924, asumió el doctor Juan Manuel de la Torre. El Dr. Lauro Curletti fue nombrado como Ministro de Fomento, renunciando luego de realizar "malversaciones flagrantes de fondos públicos". QUIROZ, Alfonso W. *Historia de la corrupción en el Perú*, Lima. Instituto de Estudios Peruanos-Instituto de defensa legal, 2013, p. 230.

[222] *Memoria que el Ministro de Marina, Capitán de Navío Don Ramón Valle Riestra*, p. IV.

como el número y tipos de buques a ser construidos respondieran al requerimiento nacional aprobado. En otras palabras, se desempañaba como órgano asesor.[223]

Su símil peruano estuvo encargado de las operaciones navales y aeronáuticas, la preparación de reglamentos y del plan de adquisiciones de nuevos equipos, naves y armamentos.[224] Sus órdenes debían ser consideradas como emanadas del mismo Ministro de Marina. En pocas palabras, fue la máxima autoridad institucional.[225] Esto muestra que durante el Oncenio la Armada estuvo dirigida por marinos extranjeros, quienes introdujeron y calaron en la esencia de la institución los conceptos de la Marina de los Estados Unidos.[226]

Para ello, debieron comprender la misión de la Armada Peruana tanto en tiempos de paz como de guerra, y sobre esa base enfocar su esfuerzo en la preparación educativa y en el entrenamiento de las unidades de la Escuadra, recientemente

---

223 KUEHN, John T. *Agents of INNOVATION*, p.8.

224 Esto fue confirmado por el propio Leguía durante su mensaje al Congreso de 1924, donde sostuvo de que "En armonía con las enseñanzas deducidas de la gran guerra y teniendo en cuenta nuestra capacidad económica, se ha efectuado un contrato para adquisiciones navales, conforme al plan trazado por el Gobierno, en vista de la opinión técnica del Estado Mayor de Marina". Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1924, número 5, p. 627.

225 Mediante la resolución suprema de fecha 3 julio 1922, se renovó el contrato al jefe de la Misión Naval estadounidense, Frank B. Freyer por el periodo de un año adicional. El mismo día, se renovó el contrato de Charles Gordon Davy por un periodo de dos años y medio. Intelligence Report 901-100, 15 December 1925 from C.H. Woordward, en el Archivo del IEHMP.

226 En una entrevista al Ministro de Marina, capitán de navío Ramón Valle Riestra, le preguntaron si los marinos estadounidenses supeditaban el propio criterio ministerial. La respuesta fue: "Absolutamente falso… Todas las innovaciones y todo el manejo del Ministerio de Marina están bajo el control de la misión americana pero nada se hace sin la aquiescencia del Ministro y del Presidente de la República" "Conversando con el Ministro de Marina". *Mundial.* Lima 14 de octubre de 1922.

incrementadas con los submarinos *R1* y *R2*, construidos en Estados Unidos y bautizados el 27 de febrero de 1925.[227]

El cambio en la mentalidad de los oficiales que sirvieron durante su gestión –incluidos los cadetes navales–, se evidenció cuando estos estuvieron al mando de la organización naval en la década de 1950 y de 1960.[228] En efecto "los oficiales de [la] Marina de Guerra del Perú siempre han sido los más dispuestos a mantener estrechas relaciones con los norteamericanos y se debe considerar las simpatías que manifiestan los oficiales por el sistema de vida norteamericana".[229] La carta de fecha 4 de marzo de 1959, que el entonces ministro de Marina, vicealmirante Guillermo Tirado Lamb le envió al almirante Arleigh Burke, jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos, es clara al respecto:

> Soy testigo excepcional de los remarcables logros de las misiones navales de E.E.U.U. en mi país desde 1920 cuando la primera Misión Naval se estableció, habiendo sido el suscrito alumno de la Escuela Naval del Perú. Desde esa época, hasta el momento (casi 40 años) he encontrado en todas las Misiones Navales de E.E.U.U., sin excepción alguna, un deseo siempre presente de cooperar íntimamente con la marina peruana. Dichas misiones han demostrado la más alta calidad de eficiencia, lealtad y una tremenda capacidad de trabajo infatigable para el beneficio de la marina peruana.
>
> La Marina Peruana y mi país se encuentran en deuda y profundamente agradecidos a la marina de E.E.U.U. debido a sus

---

[227] *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925*, p.74. Intelligence Report 901 100, 1 December 1925 from C.H. Woodward, jefe de la Misión Naval; en Archivo del IEHMP. Durante este periodo se contrató los servicios del capitán de corbeta Henry P. Burnnet y se renovó el contrato de Harold B. Grow. La contratación del primero de ellos respondió a la reciente adquisición de los dos primeros submarinos tipo *R*, pues este oficial era submarinista.

[228] ORTIZ SOTELO, Jorge. "Peru and the US Naval Mission", p. 4.

[229] COBAS, *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 60.

> misiones navales, por las invalorables enseñanzas derivadas de su exhaustivo trabajo con nosotros y por la ayuda prestada para modelar el alto standard de eficiencia de la Marina Peruana… Me enorgullece mencionar que las Misiones Navales de E.E.U.U. son responsables en el más alto grado por nuestro eficiente estado de presteza… Además de la asistencia técnica, que siempre ha superado nuestras más altas expectativas, las misiones navales de E.E.U.U. han sido, y continúan siéndolo, embajadores oficiales de buena voluntad. A través de su amistad hemos aprendido a apreciar y a admirar su Gran Nación y, especialmente, su digna marina.[230]

Para enero de 1926 el total de personal superior en actividad era de 171 oficiales, 133 de ellos de Comando, 32 ingenieros y 6 médicos.[231] Los miembros de la Misión naval estadounidense fueron incluidos en el Escalafón de la Armada, en una sección especial que incluyó a todos los que habían servido en la "Marina Militar a partir del año 1920".[232]

Los cambios en la jefatura del Estado Mayor General de Marina continuaron el 18 de mayo de 1926 cuando el contralmirante Alfred Graham Howe –jefe de la misión naval de los Estados Unidos– reemplazó al contralmirante Clark Howell Woodward.[233] Una de las primeras labores administrativas de

---

[230] Transcripción de carta de fecha 4 de marzo de 1959 del Ministro de Marina del Perú al jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, el Pentágono, Washington 25, DC. En Archivo del IEHMP. La versión completa en inglés se encuentra adjunta al oficio Op-62/bb, Ser 140p62 de fecha 17 de marzo de 1959 que el Jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos (H.M. Briggs) distribuyó a distintas Dependencias de esa Armada con motivo de algunos mal intencionados artículos contra la labor de las misiones navales en Latinoamérica.

[231] Intelligence Report 903, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note. p.1; en el Archivo del IEHMP.

[232] Resolución suprema del 19 de julio de 1926. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio*, p. 62.

[233] Ingresó a Annapolis en 1897, graduándose en el año 1901.Participó en la circunnavegación de la flota del Almirante Evans, al mando del destructor

Howe fue la de reorganizar a la oficialidad naval en tres grupos: guerra, ingenieros y sanidad.[234]

En 1929 arribaron tres nuevos miembros de la misión naval estadounidense: el contralmirante William S. Pye (jefe del Estado Mayor General de Marina) y los capitanes de navío William Oscar Spears (comandante general de la Escuadra) y John Henry Gunnel (director de Administración de la Marina).[235]

Estos cambios se vieron completados con la ampliación de las funciones de la institución con los servicios generales de aviación –hidroaviación y aviación del Ejército–, creándose mediante la ley N° 6511 de fecha 18 de febrero de 1929 el Ministerio de Marina y Aviación. El primero en desempeñar esa cartera fue el contralmirante Augusto Loayza.[236]

Este nuevo ministerio y la reorganización subsiguiente fueron comentados por el agregado naval del Perú en Italia, capitán de fragata Enrique Monge, quien señaló que la

---

Lawrence y de la 3era Flotilla. Ascendió a capitán de navío en 1918. Estudió en el *Naval War College* durante 1920 y 1923. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, pp. 396-398. Durante 1925, la organización del Estado Mayor General de la Marina estuvo conformada de la siguiente manera: C.H. Woodward (Jefe del Estado Mayor General de la Marina), Charles G. Davy (Sub-Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Director de Comunicaciones y Director de la Escuela Naval del Perú), A.S. Taffinder (Comandante de la Escuadra), E.S. Stanley (Director de Administración) y H.B. Grow (Director de la Aviación Naval y de la Escuela de Hidroaviación) Intelligence Report 911, 15 December 1925 from C.H. Woodward, jefe de la Misión Naval; en Archivo del IEHMP. El 22 de febrero de 1926 Stanley fue relevado por el capitán de fragata de la Misión Naval estadounidense, John J. Jordan. Sobre la creación del cargo de sub jefe del Estado Mayor General GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo tercero, p. 545.

234 Decreto supremo de fecha 11 de octubre de 1926. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio presenta al Congreso 1927*. (s.f.), p. 63.

235 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 2, p. 177.

236 Ibídem, p. 173.

"Aeronáutica debe constituir un organismo perfectamente independiente i autónomo" [sic], debido a que no era posible que el aviador naval/militar volviese a sus labores de origen –embarcado o en tierra– con las mismas condiciones de eficiencia que cuando se separó de él.[237]

Monge proponía la separación organizacional debido a que "la técnica del arma aeronáutica, su preparación i el medio en que actúa, forman un conjunto tan distinto del desarrollo de las actividades que se ejercen en la Marina o en el Ejército".[238] Incluso llegó a proponer la creación de una escuela propia que preparase exclusivamente a los futuros miembros de la nueva organización, la cual "…debe constituirse en aviación independiente, destinada a operar en tiempo de guerra bajo la dirección de un comando único (militar-naval-aéreo) i en cuerpos de aviación auxiliares, para el Ejército i la Marina" [sic].[239]

Sobre este hecho, Efraín Cobas sostiene la tesis que la creación de este nuevo ministerio –así como en su tiempo el de Marina –sirvió para generar rencillas dentro de las Fuerzas Armadas y, particularmente, entre la aviación del ejército y de la marina, en relación a la administración de la nueva arma y su potencial bélico.

Antecedentes a la contratación de la misión naval de los Estados Unidos de Norteamérica:

El 22 de octubre de 1919 el presidente Leguía solicitó a la embajada estadounidense en Lima que informase a su

---

[237] MONGE, Enrique. "Creación de un Cuerpo Aeronaútico". *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 6, p. 483.

[238] Ibídem, p. 485.

[239] Ibídem, pp. 498-504. El Ministerio de Aeronáutica comenzó a funcionar en 1943, durante el gobierno de Manuel Prado Ugarteche.

gobierno que el Perú estaba interesado en la contratación de marinos para que organizasen a la Armada Peruana.[240] El 5 de junio de 1920 el Congreso de los Estados Unidos firmó la ley N° 272,[241] autorizando la contratación de marinos por países de Sudamérica, siendo el Perú el primero en recibir este tipo de apoyo, en un proceso que se prolongaría en otros países de la región hasta la Segunda Guerra Mundial (IIGM).[242]

Para esto, Leguía había nombrado en noviembre de 1919 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.[243] La designación de Aubry encerró cierto aire de desagravio, debido a que se encontraba en la situación de disponibilidad desde 1917, cuando el mismo

[240] BUCK, Roger L. *The role of the Naval Missions in United States-Latin American Relations*, p. 9. La Legación de los Estados Unidos en Lima envió un cablegrama a la Secretaría de Estado con fecha 8 de enero de 1920. Esta, a su vez, le pidió opinión a la Secretaría de Marina con fecha 17 de enero, que respondió favorablemente el 2 de febrero. *Brief summary*, p.1.

[241] GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. 58. "*…officers of the united States naval service to assist the Governments of the Republic of South America in naval matters…" Brief summary*, Anexo (A). El Congreso peruano lo autorizó mediante la Ley 4435.

[242] Si bien los oficiales estadounidenses fueron incorporados al servicio naval peruano, continuaron siendo considerados como oficiales comisionados de la Marina estadounidense. CHRISTENSON, Joel. "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period", p. 46. La Armada chilena contrató en 1911 a oficiales retirados de la Real Marina británica. Brasil contrató tanto a oficiales de Gran Bretaña como de los Estados Unidos, ocasionando facciones pro británicas o pro estadounidenses –en 1928, habían 15 oficiales estadounidenses asesorando a la Armada brasileña–. Argentina se mantuvo independiente de la influencia de misiones extranjeras. SCHEINA, *Iberoamérica: Una Historia Naval*, p. 161-170; MASTERSON, *Fuerza Armada y Sociedad*, p. 24. Por otro lado, cabe destacar que los marinos de la Misión recibieron pagos y gratificaciones tanto de la marina peruana como de la estadounidense. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, pp. 57-58.

[243] MASTERSON, Daniel. "La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920", p. 132.

presidente José Pardo y Barreda le pidió su renuncia por presentar un negativo informe –sólo para uso oficial– sobre el deplorable alistamiento de los buques de la Escuadra. Pardo le dijo que cambiara el tenor de su informe, caso contrario que presentase su renuncia. Aubry renunció.[244]

Las competencias de este oficial de marina 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 en Inglaterra, estando especialmente interesado en conocer sobre la construcción naval de buques de guerra en los Estados Unidos.[245]

En una entrevista que brindó al *New York Times* comunicó los objetivos de los cuatro marinos egresados de Annapolis que el gobierno peruano había contratado: "…*to put Peru's present fleet of three cruisers, a destroyer and three submarines in fighting trim and take charge of the fleet of destroyers Peru is about to buy in this country*". Añadió que *"we are not planning to build up a big naval fighting force… but we do want a compact and efficient little navy which can protect the shore of our country;* y sostuvo, en relación a la Escuela Naval, que "*We have a naval academy, and a good one, but we want to make it still better –to model it after Annapolis, which turns out such a fine type of naval officer*".[246]

[244] El 12 de agosto de 1907 el alférez de fragata Luis Aubry fue dado de baja del crucero *Almirante Grau* sin otro destino asignado.

[245] Dispatch N° 502, Nov. 10 1919 from U.S. Military Attache, Peru. Subject: Peruvian Naval Attache to the U.S.; en Archivo en el IEHMP.

[246] "U.S. Officers sent to aid Peru's Navy.-Four Annapolis Men Will Reorganize Fleet and Administer Training School". *The New York Times*, 24/8/1920. Consultado: 13/3/2014 < http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=F50E1FFB3455157A93C6AB1783D85F448285F9>. Debo este dato al capitán de navío John Rodriguez Asti.

Los resultados que dicha contratación fueron positivos tanto para el Perú como para los Estados Unidos. En relación a este último país, las palabras de W. O. Spears[247], oficial estadounidense quien estuvo varios años contratado como asesor en la marina brasileña y que luego fuera jefe de la misión naval en el Perú de 1929 a 1933, son bastante claras:[248]

> El éxito de estas misiones no sólo era de gran valor en el pasado para nuestra expansión política y económica en América del Sur, pero es probable que será mayor en el futuro… Por primera vez nuestra política es emplear nuestros establecimientos militares para la competencia en el desarrollo y expansión de nuestro comercio y las relaciones políticas en los asuntos mundiales.[249]

Con estas palabras, Spears demostraba la vigencia de la influencia de lo predicado años atrás por Alfred T. Mahan, quien sentía que las relaciones internacionales y las rutas del

---

[247] Firmó contrato el 4 de abril de 1929 en las instalaciones del Ministerio de Marina y Aviación. Firmó en representación del gobierno peruano el jefe de la misión naval estadounidense y jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante A. G. Howe (Office of Naval Intelligence, 27 October 1932, Archivo en el IEHMP).

[248] Durante la Primera Guerra Mundial Brasil tuvo una comisión naval estadounidense en categoría de asesores, específicamente en temas relacionados a la Escuela Superior de Guerra Naval, aviación, destructores y entrenamiento de artillería. BUCK, Roger L. *The role of the Naval Missions in United States-Latin American Relations*, p. 8. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. 46.

[249] SCHEINA, Robert. *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*, p. 402. Se debe de recordar los inicios de esta política en el periodo de gobierno de Theodore Roosevelt, quien "*sought power for the purpose of making his nation a decisive factor in international politics. Convinced that the ships of the U.S. Navy were the manifestation of that power, he dedicated himself to creating the finest, most efficient and most powerful ships to serve as supports for his overall engagement strategy*". HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p.154. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, pp. 54-55.

comercio marítimo serían la prioridad dentro de las políticas externas de las naciones durante el siglo XX.[250]

De hecho, esta política, expresada por la Doctrina Monroe y expandida luego de la Primera Guerra Mundial, sirvió para desplazar las distintas influencias militares que podían haber en los países latinoamericanos. Así, las misiones navales y militares sirvieron como importantes instrumentos para lograr los objetivos de los Estados Unidos.[251]

Esto demuestra que el expansionismo estadounidense en el periodo de entre guerras se valió de todos los medios para buscar afianzarse en países de la región que le sirvieran tanto como punto de apoyo logístico, proveedores de materias primas y mercados receptivos de sus exportaciones.[252]

Sin embargo los beneficios de enviar misiones navales a países sudamericanos no fueron, en un principio, bien entendidos por la Secretaría de Marina.

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 (ONI, por sus siglas en inglés) sugirió a la Secretaría de Marina en diciembre de 1919 que aceptase el envío de aquella misión pues ayudaría a "*cultivate close diplomatic and comercial rela-*

[250] ARMSTRONG, Benjamin F. *21st Century Mahan*, p. 5. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in latin America*, p. 3.

[251] BUCK, Roger L. *The role of the Naval Missions in United States-Latin American Relations*. Newport, R.I. Naval War College, 1967. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. 10.

[252] POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 161-162; KUEHN, John T. *Agents of INNOVATION. The General Board and the Design of the Fleet that Defeated the Japanese Navy*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2008, p. 3. "*Every blue-water navy needed overseas bases to service its ships […]*". HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 19.

tions with South American countries".[253] Por otro lado, sostuvo de que las misiones navales son "*the most potent influence I can think of in fostering close relations with South America*". Esto situó al Perú como el principal objetivo naval-diplomático estadounidense en Sudamérica.[254] Como se aprecia, existe una diferencia de un mes con respecto a la solicitud hecha por Leguía. Probablemente el "*Brief summary of the activities of the U.S. Naval Mission to Peru from its inception to 1 November 1928"* quiso obviar la primera apreciación contraria al envío de la misión naval.

Asimismo, Estados Unidos reconoció el potencial diplomático que su Armada tenía debido a sus capacidades intrínsecas que la posicionaban óptimamente para asumir amplios roles fuera del estrictamente militar.[255] Fue así que la década de 1920 fue testigo del uso del poder naval como instrumento de promoción y de protección de sus intereses en Latinoamérica.[256]

---

[253] CHRISTENSON, Joel. "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period", p. 41.

[254] El origen de este interés en la región del Pacífico nació luego de su victoria contra España en 1898, que les significó la adhesión de Puerto Rico y las Filipinas. Asimismo, un factor importante para posicionarse militarmente fue la amenaza que significaba el creciente poderío de la Marina Imperial japonesa luego de su victoria contra Rusia en 1905.

[255] *"In effect, during these years the notion of U.S. naval power was redefined to include activities more intimately connected to the full spectrum of U.S. foreign policy"* CHRISTENSON, Joel.*"U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period"*, p. 37.

[256] BUCK, Roger L. *The role of the Naval Missions in United States-Latin American Relations*, p. vii. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in latin America*, pp. 5-6.

Situación de la Armada al inicio del Oncenio.- Memoria del primer Ministro de Marina.

El contralmirante Juan Manuel Ontaneda, quien fue uno de los promotores de la autonomía administrativa, y que además contaba ya con diez meses como primer ministro de Marina y con la aceptación pública, lamentó que por causa del segundo gobierno de José Pardo no se haya podido realizar la obra que demandaba la nueva organización naval.[257]

De hecho, algunos oficiales de marina tuvieron la valentía de manifestar su inconformidad con la manera con que se venía desarrollando el Plan Naval –mejor dicho, la ausencia del mismo–, sosteniendo públicamente que "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".[258] En efecto, estos oficiales –la mayoría de grados intermedios–, atentos a los destinos de la Armada Peruana comparándola con las de otros países, así como al adelanto tecnológico de estos; tuvieron la iniciativa de solicitar, a principios de 1920, vía un memorial firmado, la contratación de una misión naval a los Estados Unidos.[259]

---

[257] "[D]espués de un año de labor, nadie puede negar que la confianza del país ha sido satisfecha… quedará en pie su obra. Obra sólida, puesta como un jalón en el porvenir de la reorganización de nuestra marina". "El Ministerio de Marina y su nueva organización". *Mundial*. Lima, 10 de octubre de 1920. Por otra parte, Augusto B. Leguía en su mensaje al Congreso de 1928 sostuvo que: "…desde mi segunda ascensión al Poder, me he preocupado de librar del estancamiento en que yacía [La Armada] casi inerte… falta mucho por hacer, sobre todo en el terreno de las adquisiciones navales." *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928*, p.124.

[258] LABARTHE, Enrique. "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú", p. 149.

[259] COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 54. El 18 de agosto de 1918, los oficiales navales con ideas progresistas habían solicitado formalmente la creación del Ministerio de Marina al pre-

El contralmirante Tomás Pizarro Rojas, quien desde el grado de capitán de corbeta estuvo muy cercano a la labor organizativa de los marinos estadounidenses, describe el hecho en sus memorias, indicando que luego del 4 de julio de 1919 una comitiva de oficiales encabezada por el capitán de navío Juan Ontaneda y conformada por los capitanes de corbeta Julio Víctor Goicochea, Alejandro G. Vinces[260], Manuel D. Faura y él mismo, presentaron a Leguía dos propuestas: la creación del Ministerio de Marina y la contratación de una misión naval preferentemente a Francia para el asesoramiento del Estado Mayor y de la Escuela Naval. Algunos días después de la cita, Leguía los convocó para comunicarles que las dos propuestas habían sido aceptadas, pero:

> [E]n cuanto al segundo punto, o sea 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; que él opinaba por una Misión Americana completa, pero no como asesores, sino como mando efectivo, única forma de lograr una verdadera y real reforma y evolución de métodos de que tanto necesitaba la marina.[261]

La dura crítica presentada por el ministro Ontaneda a la ausencia de previsión defensiva, que correspondería a una sesuda planificación progresiva de actualización y renovación de buques y doctrinas, era una protesta clara y directa hacia los políticos y marinos que habían olvidado –o no aprendido– las amargas lecciones de la guerra de 1879, "dando al

---

sidente Pardo, no encontrando respuesta alguna. PIZARRO, Tomás. *Memorias*, pp. 88-89.

[260] Sobre una aproximación a la vida del contralmirante Alejandro Vinces, léase LLOSA Pazos, Juan Carlos. "Contralmirante Alejandro Vinces Ubillús (1884-1946)". *Revista de Marina*. Callao, 2002, número 1, pp. 77-93

[261] PIZARRO, Tomás. *Memorias*, pp.105-106.

mundo el espectáculo de los mismos errores, las mismas faltas y quizá también de desenlace semejante".[262] No obstante, ante el Cuerpo Legislativo de 1920 justificó la poca labor provechosa realizada por la enorme carga que "se viene arrastrando [como] una especie de saldo de los errores pasados".[263]

Acá debe tenerse en cuenta que el contralmirante Juan Ontaneda, en su condición de ministro de Marina, declaró que "…la Armada de la República [determinó] acatar y secundar el movimiento popular que produjo la revolución del 4 de julio, cuyos beneficios incalculables para todo el orden de cosas en el Perú estamos palpando".[264] En efecto, el sentir institucional estaba a favor de 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".[265]

Dicho consentimiento –a través de la neutralidad– al golpe de Estado del 4 de julio se debió en parte a la corriente de opinión contraria a la continuidad en el poder estatal del ya decaído Partido Civil, que no supo hacer partícipe al Estado –y demás actores– de las utilidades obtenidas, en otras palabras, se mantuvo la desigualdad en la distribución de la riqueza, "se había gobernado bajo la estructura de los partidos políticos.

---

[262] *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda*, p. 3.
[263] Ídem.
[264] Ibídem, p. 40. El contralmirante Ontaneda fue "hombre de confianza de Leguía y había actuado como uno de los directores del movimiento del 4 de julio de 1919 apoyándolo en el Callao" COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 250; PIZARRO, Tomás. *Memorias*, p.103. Fue ascendido a la clase de contralmirante mediante la resolución legislativa N° 4050 de fecha 29 de marzo de 1920. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, p. 217. Falleció el 25 de setiembre de 1922.
[265] PIZARRO, Tomás. *Memorias*, p. 90.

Ellos estaban divorciados de la realidad nacional".[266] "Clases medias y populares, los profesionales jóvenes, los mandos medios del Ejército y la Marina, los estudiantes, los empleados y obreros deseosos de un cambio", vieron en Leguía el símbolo que les permitiría ser parte activa de la sociedad y no meros peones.[267]

Respecto al apoyo de la Armada al golpe del 4 de julio, Ontaneda tuvo a su cargo la Escuadra y el control del puerto del Callao.[268] Cinco años después, algunos oficiales de marina que ingresaron a la Institución a inicios del siglo XX, tendrían la firmeza de decir que:

> cuando verdaderamente ha experimentado la Marina un gran impulso hacia su completo resurgimiento, ha sido en los últimos cinco años, marcándose para ella una fecha que se recordará siempre: la de julio de 1919. Nunca se ha manifestado más entusiasmo y más fe en los destinos de la Armada, ni dado tantas facilidades para su progreso.[269]

Los errores del pasado no podían repetirse, y los problemas internos no debían distraer la atención de las cuestiones pendientes del exterior.[270] La atención por todo lo que abar-

---

[266] HOOPER LÓPEZ, René. *Leguía*, p. 102. Véase también: VILLANUEVA, Víctor. *Ejército Peruano*, p. 168.

[267] ALZAMORA, Carlos. *Leguía, la historia oculta. Vida y muerte del Presidente Augusto B. Leguía*, p. 31. "día a día se tornaba más favorable al Sr. Leguía, que atraía las simpatías en los Institutos Armados y el pueblo". PIZARRO, Tomás. *Memorias*, p. 103.

[268] HOOPER LÓPEZ, René. *Leguía*, p. 103. SCHEINA, Robert. *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*, p. 80.

[269] VEGAS GARCÍA, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, p. 291.

[270] "Si el destino ha de querer, pues, que algún día la Escuadra del Perú, en debida organización y pujanza, vuelva por sus laureles y por la hegemonía perdida, es deber de patriotismo y de simple buen sentido, preparar antes ese poderío y esa firmeza." *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda*, p. 43.

caba lo marítimo se agudizó. Los infortunios de la última guerra y los esfuerzos de reconstrucción institucional estuvieron presentes en las mentes de marinos como Juan M. Ontaneda. La labor iniciada en esta nueva etapa de independencia administrativa fue completa.

El ministro 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.[271] Esta idea sobre el desarrollo relacionado a la fuerza naval se encuentra muy marcada en los marinos de aquella época de reconstrucción. Estos habían vivido directa o indirectamente las secuelas de la Guerra del Pacífico, y se encontraban aprendiendo las nuevas técnicas y tendencias navales de los países desarrollados, así como de guerras y batallas recientes.[272]

En su discurso ante el Parlamento expuso que se había uniformizado la colocación de ayudas a la navegación, como faros, boyas y balizas, que eran también puestas por privados, y que podían originar confusiones y peligros a los navegantes.[273] Esto resultó de mucha importancia para la seguridad

[271] Luego de la *Gran Guerra*, la W.R. Grace & Co. promovió "incrementar la competitividad de los cargueros de bandera norteamericana", siendo auspiciado por el gobierno de los Estados Unidos a través de la ley Jones-White (ley de la Marina Mercante de 1928) que tenía como espíritu el alentar una "marina mercante de primera clase, de propiedad y de operación privada, capaz de transportar la mayor parte del comercio nacional y de contribuir a la defensa nacional" CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*, p. 310.

[272] Tsuchima (ruso-japonesa). Estados Unidos de Norteamérica-España 1898. El aspecto naval de esta contienda sirvió de enseñanza para los Estados Unidos y Gran Bretaña, pues modificaron sus construcciones navales, dando origen a los acorazados *Dreadnought*, *South Caroline* y *Michigan.* VALDIVIEZO, César. "El artillado de los buques". *Revista de Marina*. Callao, 1907, número 4, pp. 155

[273] Decreto supremo de fecha 20 de enero de 1920.

en la navegación, pues los capitanes de puerto pudieron controlar las ubicaciones de dichos auxiliares de la navegación respondiendo a un plan autorizado por el Ministerio de Marina.[274] Asimismo, mediante decreto supremo del 21 de junio de 1920, estableció que las capitanías de los puertos mayores fueran desempeñadas solamente por marinos.

Una dirección de seguro muy complicada para el flamante ministro fue la del Material. 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, el alumbrado eléctrico; la confección de planos y proyectos de edificios; así como de la inspección y dirección de los astilleros y talleres.[275]

La situación de los sumergibles *Ferré* y *Palacios* era crítica para el año 1920. Ingresaron a dique en octubre de 1919 con la finalidad de ser evaluados por una comisión que informaría sobre la conveniencia o no de mantenerlos.[276] Para el 28 de setiembre de 1921 fueron puestos en situación de desarme por su antigüedad e inutilidad para el servicio.[277]

---

[274] *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda*, p. 9.
[275] Ibídem, p. 11.
[276] Asimismo, la Estación de Sumergibles fue trasladada a la isla San Lorenzo, a las instalaciones de la casa Harris. p.13. CAUSEY, L.D. *U.S. Naval Mission to Peru*, p.4.
[277] *Memoria que el Ministro de Marina, Capitán de Navío Don Ramón Valle Riestra*. p.VIII. "Sencillamente que esas naves son hoy inservibles y que deben ser sustituídas por otras. Conservarlas demanda el gasto inútil de fuertes sumas de dinero y la distracción de numeroso personal". "Conversando con el Ministro de Marina". *Mundial*. Lima, 14 de octubre de 1922.

A pesar del avance administrativo que obtuvo la Armada al separarse del Ejército, todavía no se lograba apreciar los adelantos técnicos y de infraestructura requeridos. Por ejemplo, ante la falta de una factoría que reparase los motores y máquinas de las naves de guerra se tuvo que utilizar los talleres de la Escuadra y de la Escuela Naval, lo que tuvo como consecuencia la idea de instalar en las dependencias un taller de mecánica completo con la finalidad de que sirvan tanto de ahorro monetario como de entrenamiento para los ingenieros maquinistas.[278]

Arribo de los miembros de la Misión.- Primeras observaciones.

Los cuatro primeros miembros de la misión naval fueron el capitán de navío Frank Barrows Freyer –mediante Resolución Legislativa N° 4683 de fecha 25 de agosto de 1923 el Congreso del Perú lo asimiló al grado de contralmirante–, el capitán de navío Lewis D. Causey, el capitán de fragata Charles Gordon Davy (en situación de reserva) y el capitán de corbeta Paul Fitzsimons (en situación de reserva) –por Resolución Suprema del 28 de marzo de 1921 se rescindió el contrato a su solicitud, siendo reemplazado por James Bull, quien firmó contrato en Washington el 1 de Noviembre, siendo aprobado por el Congreso peruano el 6 de diciembre de 1920–.[279]

Zarparon de Nueva York a bordo del vapor *Santa Elisa* de la Grace Line el 25 de agosto de 1920, arribando al Callao el 6 de setiembre.[280] Sus poderes eran amplios dentro de la insti-

[278] *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda*, p. 15.

[279] PARRA DEL RIEGO Endara, Jorge. "La Misión Naval Americana en el Perú". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Lima. 1998. Número 17, p. 102

[280] Ibídem, p. 101.

tución peruana, tal como se puede comprobar en la cláusula cuarta y quinta de sus respectivos contratos realizados en la Embajada del Perú en Washington, siendo la contraparte firmante el embajador Alfonso Pezet y el capitán de fragata Luis Aubry.[281]

En dichos contratos se convenía que no recibirían órdenes de los oficiales peruanos, debiendo obedecer únicamente al Presidente de la República, al ministro de Marina y a los miembros de la misión con mayor antigüedad en el grado.[282] A su vez tendrían bajo su dependencia a los jefes y oficiales de grado y rango igual o inferior a ellos.[283]

Estas cláusulas del contrato fueron comunicadas al Cuerpo General de la Armada mediante la Orden General N° 63, de fecha 28 de setiembre de 1920.[284] Los términos con que se escribieron y firmaron los contratos fueron indicados por el Adjunto Naval de la Embajada del Perú, el capitán de fragata Luis Aubry, quien a su vez recibió las instrucciones del ministro de Marina. Como señala Clayton,

> esta extraordinaria posición que los oficiales norteamericanos alcanzaron en la Armada Peruana tuvo un doble efecto: una natural reacción de rechazo en muchos de los oficiales peruanos y la posibilidad de adoctrinar a las nuevas generaciones

---

281 *Brief summary,* p.2-5. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, pp. 385 y 495. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo segundo, p.211. Véase también ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 226. Efraín Cobas llama la atención por la gran similitud de los contratos firmados por los miembros de la Misión Militar del Ejército con los firmados por los miembros de la Misión Naval estadounidense". COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 55.

282 *"The Mission has found the President of Peru ready and willing to support it". Brief summary*, p.4.

283 GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, pp. 366 - 385.

284 Ibídem, pp. 403-404. PARRA DEL RIEGO Endara, Jorge. "La Misión Naval Americana en el Perú", p 101

de cadetes y oficiales jóvenes en las formas y estilos de la marina norteamericana.[285]

El 3 de noviembre de dicho año, el ministro Ontaneda dispuso que los comandantes de los buques y jefes de los establecimientos de la Armada atendieran los requerimientos de información de los miembros de la misión.[286] 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. De hecho, dos oficiales peruanos que habían servido en la marina estadounidense fueron designados como sus ayudantes, el capitán de corbeta Carlos Rotalde y el teniente primero Roque Saldías, este último como ayudante personal del jefe de la misión.[287]

Al poco tiempo de su arribo, los marinos contratados inspeccionaron los almacenes, la base, la isla San Lorenzo, la estación de hidroaviones de Ancón, la Escuela Naval y los buques, examinaron la administración interna y estudiaron el marco legal concerniente a la Armada.[288]

Los resultados de esta evaluación se pueden apreciar en los despachos que remitieron a la Oficina de Inteligencia Naval el 15 de enero de 1921. En ellos describen cuantitativa y cualitativamente al personal, la organización y material a flote de la Armada. Estos informes muestran las categorías de evaluación que tuvieron los miembros de la misión en relación a la realidad naval peruana, encontrando tanto aspectos positivos como negativos.

---

285 CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú*, p. 247.
286 GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, pp. 456-457.
287 CAUSEY, L.D. *U.S. Naval Mission to Peru*, p. 1.
288 *Brief summary*, p.2. Véase también ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 227.

Dentro de los primeros, destacan los factores de disciplina y moral, en particular el personal subalterno por su obediencia y lealtad, a pesar del escaso sueldo y la irregularidad de la asignación del vestuario. Esto contrastó con el primer análisis de la disciplina de los oficiales más antiguos –jefes–, pues vieron que estos acostumbraban a utilizar influencias políticas para favorecerse en los puestos y ascensos, así como evitar ser sancionados por las faltas que cometían.[289] Esta apreciación resalta por el hecho de que se referían a los jefes que comprendían a los que se formaron en el periodo de la post guerra. Asimismo, destacaron el alto número de oficiales superiores para una escuadra reducida y de pocas responsabilidades navales, que se centralizaba en el puerto del Callao, mientras que los hidroaviones se encontraban en Ancón.[290]

Sin embargo, descollaron la calidad profesional y el interés en su formación científica y la búsqueda de actualización a través de lecturas y estudios de revistas especializadas de otras Armadas, como la *Marine Rundschan* (Alemania), *Boletín del Centro Naval* (Argentina), *Revista Marítima Brazileira* (Brasil), *Revista de Marina* (Chile), *Revista General de Marina* (España), *La Vida Marítima* (España), *Annali di Medicina Navale e Colo-*

[289] "*About six months after the Mission had an opportunity to make an estimate of the situation which was presented to the President to affect that the morale of the Peruvian Officers was not of the highest due to the fact that they take too much interest in politics, and politics to a large extent in Peru is a personal question*" en *Brief summary*, p.4 "*Among higher officers of the Navy, numerous cases of flagrant offences have gone unpunished*" (Peruvian Navy – Discipline – Unit. Dispatch N° 1211, January 15, 1921, Archivo del IEHMP).

[290] Desde 1909 se hacían escuchar voces que recomendaban la "alternabilidad" en los comandos y puestos de a bordo. Editorial. "La Alternabilidad en los Comandos". *Revista de Marina*. Callao, 1909, número 25, pp. 3-5. El 25 de enero de 1924 se dispuso la rotación anual en el mando de las unidades a flote. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo tercero, p. 524. También véase Peruvian Navy – Discipline – Individual. Dispatch N° 1210, January 15, 1921, Archivo del IEHMP y Peruvian Navy – Distribution – Strategics. Dispatch N° 1207, January 15, 1921, Archivo del IEHMP.

niale (Italia), *Rivista Marittima* (Italia), *Rivista Náutica* (Italia), *L'Italia Navale* (Italia), *Ejército y Armada* (México), *Annaes de club Militar Naval* (Portugal) y *Proceedings* (Estados Unidos); siendo los oficiales jóvenes quienes se llevaron los mejores elogios al ser considerados como entusiastas en la carrera y en la expansión de la institución por vías modernas.

Estas cualidades –en palabras del informe– las podrían perder debido a la poca actividad operacional de la escuadra, que no les permitiría adquirir la experiencia necesaria para afrontar física y mentalmente las tensiones de una guerra.[291] Así, en líneas generales, la primera impresión de los miembros de la misión consideró a los oficiales peruanos como muy buenos, hasta el momento en que eran "afectados" por consideraciones políticas.[292]

Por otro lado, en su informe sobre lo logrado por la misión en el Perú hasta 1922, L.D. Causey se muestra duro y crítico sobre el ambiente político-racial-cultural en el cual se desarrollaron las actividades de los marinos estadounidenses. De hecho, luego de enumerar las debilidades y deficiencias de los peruanos, así como el dañino efecto que la política hacía dentro de la organización naval, sostuvo que en el aspecto estrictamente militar "*it is doubtful whether the mission warrants its existence.* [But] *From a diplomatic point of view the mission is useful*".[293]

Luego de cuatro años de actividades dentro de la organización naval y de la sociedad peruana, cambiaron para mal esta primera apreciación, como lo refleja el reporte de inteligen-

---

[291] Peruvian Navy – Moral – Stamina. Dispatch N° 1215, January 15, 1921; Archivo del IEHMP.

[292] Peruvian Navy – Moral – Sentiment. Dispatch N° 1212, January 15, 1921; Archivo del IEHMP.

[293] CAUSEY, L.D. *U.S. Naval Mission to Peru*, p. 9.

cia que elevó el jefe de la misión naval el 24 de diciembre de 1925. Clasificó a los oficiales como escasos de responsabilidad y renuentes a obedecer las órdenes de los superiores cuando estos no estaban presentes. Sin embargo el informe se mostró optimista con los cadetes navales:

> *Passive resistance is rife, especially among officers who have a semblance of political pull, when it comes to doing anything personally distasteful, or in conflict with personal interests or convenience, –the good of the service and national interests being relegated to secondary and tertiary places. In consequence, the general morale is low. These outstanding liabilities, however, are gradually being overcome by the constant efforts of the Naval Mission, and great improvement has been noted during the past two years, -and especially among the recent graduates of the Naval Academy-.*[294]

El referido jefe, contralmirante Woodward, señaló que a pesar de estos defectos propios de los latinoamericanos –patriotismo y lealtad barata, el arte de la mentira, celos profesionales, honestidad superficial, cierta crueldad heredada de sus *Spanish ancestors*, chauvinismo y oportunismo– varios progresos se han venido consiguiendo, especialmente en lo material y en menor medida en lo moral y espiritual, existiendo un pequeño porcentaje de gente con potencial de cortar con el aspecto negativo de la tradición, y trabajar y hablar con la verdad. Woodward señala que ese pequeño porcentajes, 15 o 20% de la clase educada –*generally those with a touch of foreign blood*–, está formado por gente que ha tenido la oportunidad de conocer otras realidades o de estudiarlas.[295]

En términos generales, constituían este grupo los capitanes de fragata, capitanes de corbeta y tenientes primero, que

---

[294] Intelligence Report 903, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note- Various. p.1; en el Archivo del IEHMP.

[295] Intelligence Report 903, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note- Various. p.2; en el Archivo del IEHMP.

habían nacido a finales de la Guerra del Pacífico, resaltando en ellos su eficiencia, responsabilidad, iniciativa y aptitudes para la modernización de la Armada. Agrega que no menciona a almirantes y capitanes de navío debido a no encontrar entre ellos figuras destacables, considerando que alcanzaron esos grados más por antigüedad e influencias políticas que por sus méritos.

Nombres como de los capitanes de fragata Alejandro G. Vinces, Tomas M. Pizarro, Federico Díaz Dulanto, Enrique Monge, Alejandro Valdivia, José G. Carrillo; capitanes de corbeta Fidel A. Escuza, Pablo C. Ontaneda, M. Jiménez, Roque A. Saldías[296], José R. Alzamora –"in my opinion this is the most promising officer in the Peruvian Navy"–, tenientes primero Hernando Tudela y de Lavalle, Adan Badhan, Edmundo Bermúdez, Manuel R. Nieto, entre otros, fueron reconocidos por las cualidades ya mencionadas.[297] Como se vio en el capítulo 1, varios de estos oficiales fueron enviados a marinas extranjeras para complementar su formación, y fueron críticos de la labor de los "antiguos" jefes.

Probablemente, el haber sido testigos de realidades más avanzadas en el aspecto naval los motivó a buscar la ansiada modernización de la Armada, siendo más permeables y teniendo mayor aquiescencia al estilo y espíritu de los miembros de la misión naval estadounidense.

---

[296] El capitán de navío John A. Abbot, Comandante General de la Escuadra, diría de Saldías "No hay oficial en la Marina de mejor habilidad, lealtad ni integridad. Él tiene todas las cualidades de un buen oficial de marina … ha servido como miembro de mi Estado Mayor por más de un año y medio demostrando un alto grado de lealtad, iniciativa y subordinación, así mismo de devoción a sus deberes y amor por el servicio que no he visto jamás exceder por otros". LLOSA Pazos, Juan Carlos. "El Vicealmirante Roque Saldías Maninat …", pp. 27-28.

[297] Intelligence Report 903-800, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note-Characteristics. p. 1-3; en el Archivo del IEHMP.

Formación a la *americana*

La formación profesional de los oficiales de la Armada fue una preocupación constante en todos los jefes navales. Los del inicio del Oncenio no fueron la excepción. Tres alféreces de fragata fueron enviados a los buques y a la Escuela de Aviación argentina El Palomar, mientras que siete guardiamarinas fueron embarcados en distintas naves extranjeras. Dos capitanes de corbeta fueron enviados a estudiar en universidades extranjeras: uno estudió ingeniería eléctrica en California, mientras que el otro estudió ingeniería de construcción naval en Inglaterra.

El 5 de abril de 1920 ingresaron 77 alumnos a la Escuela Naval, de los cuales, 12 de la sección preparatoria fueron subvencionados por el Estado.[298] La Escuela para este año fue dotada de cuatro cañones Vickers de 47 mm que pertenecieron al crucero *Lima*, así como instrumentos de física y de electricidad.

En 1921 el guardiamarina Víctor Bravo Arenas fue enviado a California, Estados Unidos de Norteamérica para estudiar ingeniería eléctrica, mientras que el del mismo grado José Gonzáles y el guardiamarina maquinista Luis Faura fueron enviados a Inglaterra para estudiar construcción naval.

[298] Distribuidos de la siguiente manera: Sección Preparatoria Marina de Guerra: 36; Ingenieros Maquinistas: 10, Sección Profesional de Marina: 10 alumnos en el 2do año y 4 en el cuarto, 2 alumnos en el 1er año, 4 en el 2do y 1 en el 3ro, por su parte, "La Compañía Peruana de Vapores ha renovado para el presente año la subvención de Lp. 10.0.00 que viene otorgando a la Sección Marina Mercante, desde el año anterior; contribuyendo así a su sostenimiento. El Gobierno sostiene a 12 alumnos de beca abonando Lp. 3.0.00 mensual por cada uno". *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, p. 32.

Todo esto se iba realizando antes y durante los primeros meses del arribo de los miembros de la misión naval estadounidense, la cual tendría que reorganizar el *Alma Mater* de la oficialidad, así como concretar la instauración de la proyectada Escuela Superior de Marina para el perfeccionamiento de los jefes y oficiales.[299] La idea de contar con un centro superior de estudios para la guerra naval estuvo en mente de varios oficiales antes del arribo de los marinos estadounidenses. En efecto, en 1917, el teniente segundo Enrique Labarthe publicó un artículo en la *Revista de Marina* en el que proponía cambios en el programa de estudios de la Escuela Naval, así como la creación de "…una Escuela Superior".[300]

Ontaneda –quien reconocía el problema de la "primera educación" del marino, entiéndase en la Escuela Naval– creía crucial el conocimiento de los valores familiares y morales del postulante a la Escuela, pues estos servirían de referencia para conocer la valía del futuro oficial. Incluso le propuso al Congreso que promulgase leyes que cristalizasen esas exigencias

[299] El ejército creó su Escuela Superior de Guerra en 1904 siguiendo el modelo de la francesa. MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno*, p. 43; COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 28. Sobre los deseos de contar con una Escuela Superior que ampliase los conocimientos profesionales del oficial de marina, véase LABARTHE, Enrique. "Algunos apuntes sobre nuestra enseñanza profesional". *Revista de Marina*. Callao, 1916, número 3, pp. 144-146 y Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 605.
"En la Escuela Superior proyectada se ha de dar a los alumnos una segunda educación para la práctica del comando, con profundización de las ciencias náuticas, históricas, del derecho y de la administración, a fin de formar, no sólo un oficial de marina completo, sino un ciudadano de educación perfecta y de espíritu cultivado y selecto." *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, pp. 33-34. "*There is no War College at the present time, though it is planned to establish one during the coming year*" (Intelligence Report 903, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note-Various; en el Archivo del IEHMP).

[300] LABARTHE, "De nuestras necesidades...", p. 202.

"necesarias para la verdadera educación del marino".[301] Sobre el particular, ponía de ejemplo a la marina alemana, tanto en su afán de la búsqueda de la moralidad, como en las evaluaciones previas al proceso de admisión, que evidenciarían las competencias de éstos para la carrera naval.[302]

Al respecto, las reformas introducidas en la Escuela Naval durante el primer año de funciones de la misión naval estadounidense fueron de forma y de fondo.[303] El 9 de febrero de 1920 se designó como director de la Escuela Naval al capitán de fragata Charles G. Davy. La rigurosidad en la disciplina se intensificó con cambios en la rutina y horarios dentro del plantel, que se reforzaron con modificaciones en la organización interna al establecerse los departamentos de Instrucción y Ejecutivo, nombrando además a oficiales de Disciplina.[304]

Esto respondía a que –en palabras del Director– los oficiales que saldrían de la Escuela Naval tenían que conformar "la

---

[301] *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, p. 34.

[302] "El carácter, la aptitud y la inclinación por la profesión, no se exteriorizan sino en la práctica que debe preceder al ingreso en las escuelas navales de instrucción preliminar", *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, p. 34.

[303] "*In his first year at the helm, Davy initiated a complete reorganization of the academy base on the model of Annapolis, featuring a centralized organizational structure, streamlined academic departments, revised courses of study, and new regulations* patterned *closely on those in force at USNA*". CHRISTENSON, Joel."U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period", p. 42.

[304] En los aspectos de forma, se mejoró el alumbrado en general, se cambió el uniforme de diario de los cadetes, los mismos que desde este periodo tendrían sus equipos y alimentación por cuenta del Estado. Finalmente, todos los cadetes que ingresaron a la Escuela Naval lo hicieron como cadetes de Guerra (lo que hoy sería comando general), eliminando el ingreso como ingenieros maquinistas. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, pp. 47-48. Se estableció el crucero de verano con la finalidad de completar su instrucción naval. Este debería zarpar el 2 de enero de cada año y tener una duración de tres meses. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo tercero, p. 264.

primera línea de defensa de la patria: la Marina".[305] Llegó a sugerir que el periodo de formación fuera de 8 años, al término del cual, "únicamente los sobrevivientes de tales pruebas salgan de la Escuela a la Armada, listos para todo servicio en ella".

La exigencia del capitán de fragata Charles Gordon Davy buscó mejorar el proceso formativo del cadete naval, quien venía siendo instruido sin seguir una escuela de pensamiento establecida.[306] Se aprecia cierta influencia de Mahan en el flamante Director, rememorando lo que aquel había sostenido en *The Principles of Naval Administration* de febrero de 1903: "*…Naval administration has failed unless it provides to the nation an efficient fighting body, directed by well-trained men, animated by a strong military body*".[307]

La meticulosidad y grado de atención a los temas de la formación del cadete naval fue demostrada por Davy cuando le informó al presidente Leguía que " los cursos académicos de los seis años están minuciosamente arreglados, como comprobación yo puedo, en enero de 1926, anunciar a Ud. la clase

[305] Ejemplo es que desde su gestión se inició la tradición de la juramentación de los cadetes que ingresaban a la Escuela Naval, se instauró el saludo al pabellón nacional todos los días, tanto al izarlo como al arriarlo. Antes, sólo se hacía los domingos y feriados. Asimismo, los cadetes ya no podrían dormir en sus hogares, sino que tuvieron que pernoctar en las instalaciones de la Escuela.

[306] Mediante resolución suprema del 13 de mayo de 1922 se oficializó el título de cadete naval para los alumnos de la Escuela Naval. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, p. 412. Gordon Davy hizo una dura crítica a cómo se venía llevando la conservación, reparación y limpieza de la Escuela Naval. El aumento de personal de marinería para que realice labores de limpieza y de seguridad, lo llevó a decir que "…cuyo resultado es la seguridad de las propiedades del Estado, a la vez que gozar de una atmosfera militar que en el tiempo pasado no ha existido" *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, p. 51.

[307] ARMSTRONG, Benjamin F. *21st Century Mahan*, p. 14.

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 preside la clase".[308]

Este 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: "*In the old days, the board frequently rendered adverse recommendations but they were always subsequently overruled by the influence that was invariably brought to bear*".[309] Lo que buscó fue ampliar el espectro de postulantes a nivel nacional realizando propaganda informativa de la Escuela con la finalidad de aumentar la competencia entre ellos mismos.[310]

El resultado fue un mayor número de mejores postulantes a la Escuela Naval, como lo indica el extracto del reporte de operaciones dirigido al director de Inteligencia Naval de los Estados Unidos: "*The annual competitive examinations for entrance to the Naval Academy of Peru, which took place during the month, witnessed the best group of candidates, both as regards*

---

308 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 6, p. 820.

309 (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p.2 Archivo del IEHMP). "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" Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 6, p. 820.

310 "Exposición de reformas en nuestra Escuela Naval". *Revista de Marina*. Callao, 1921, número 4, p. 467. "Este hábil profesional [Davy] ha puesto sus mejores empeños en el progreso de la Escuela habiendo logrado que aumente en considerable proporción el número de alumnos." "La Escuela Naval". *Mundial*. Lima, 1 de enero de 1922.

appearance and family connections as well as special preparation, in the history of that institution".[311]

Esto tuvo como objetivo –tal como lo expresó el mismo Davy– que los que lograsen ingresar a la *Alma Mater* de la oficialidad "tengan a honra ser cadetes de la misma".[312] Así, con esta preparación técnica y profesional, dos oficiales fueron destacados a la Sociedad Geográfica de Lima y cinco al Ministerio de Relaciones Exteriores con la finalidad de fijar coordenadas geográficas y formar parte de la Comisión Demarcadora de Límites con el Brasil.[313]

La instauración de prácticas profesionales a bordo de las naves de la Escuadra llamó la atención del Director de la Escuela Naval, pues estas no se realizaban durante los cinco años de estudio, sino al término, ya como guardiamarinas. La nueva estructura de los cursos requería de ocho meses de estudios en la Escuela y tres meses de crucero en los buques de la Armada.[314] Esta instrucción práctica fue denominada Crucero de Verano y fue decretado por el Presidente de la República el 11 de setiembre de 1923, disponiendo que su salida sea el 2 de marzo de cada año, llegando por primera vez, en 1925, hasta la Zona del Canal, en Panamá.[315] Asimismo, se gestionó que los días sábados, y por espacio de tres horas, el cazatorpedero

---

311 Extract from Report of Operations during March dated March 31, 1923, of Head of U.S. Naval Mission to Peru, to Director of Naval Intelligence, Archivo del IEHMP.

312 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1922, número 1, p. 115.

313 *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, p. 17.

314 Ibídem, p. 53.

315 *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925*, p.76. En 1920 los gobiernos de Perú y Brasil acordaron que los cadetes recién graduados se embarcaran en el buque escuela brasileño *Benjamin Constant*. Esto no fue del agrado de un miembro de la Misión Naval identificado con la letra-código B. (Nota de información 515500 de B N° 25 de fecha 25 de octubre de 1920, Training of Peruvian MidShipmen in Brazilian Ships, archivo del IEHMP).

Teniente Rodríguez navegara en la bahía y alrededores con los cadetes del sexto y quinto año.[316]

Hasta 1920 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 los primeros. Esto cambió con las reformas de Davy, quien sostuvo que "[l]os cadetes de Guerra, necesitan mucho más de ingeniería, y los cadetes ingenieros, mucho más de la profesión de guerra", postergando el nombramiento de cadetes ingenieros al término del tercer año de estudios.[317] Esto logró homogenizar la instrucción y formación de los cadetes en los primeros años de formación, dándoles igual importancia a los de guerra como a los de ingeniería.

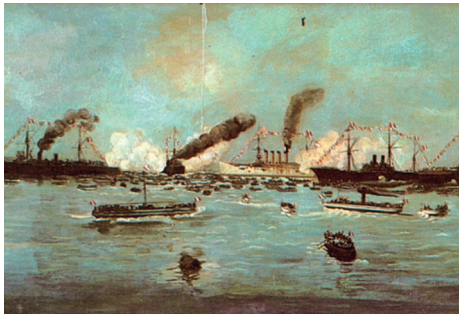
Se puede apreciar el intenso y serio interés en la educación del cadete naval. Este fue el mayor logro de la misión naval estadounidense en el aspecto formativo, pues sus usos, estilos y costumbres se arraigaron en las mentes de los oficiales que los vieron trabajar y en los que fueron cadetes durante su gestión. Esto viene a demostrar que el estilo de la marina estadounidense caló hondamente en los marinos peruanos, pues se percataron que aquel funcionaba; siendo este sistema el ejercido hasta el día de hoy.[318]

---

316 ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 95. Cabe indicar, que la idea que este buque sea "adscrito totalmente a la Escuela Naval, para los ejercicios profesionales de los alumnos" no es exclusiva de los miembros de la Misión Naval. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 605.

317 *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, p. 53.

318 "*Deemed at one point the mission´s most important detail, the emphasis U.S. officers placed on Peru's naval academy was consistent with the mission's broader aim of refashioning Peru's Navy in the U.S. image*. CHRISTENSON, Joel."U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period", pp. 42-43. "Con la metodología académica se infundió a la Escuela una tendencia práctica, en contraste con la teórica de la Misión Naval Francesa". SALMÓN de la Jara, Federico. "Un testimonio de vida…", p. 4.



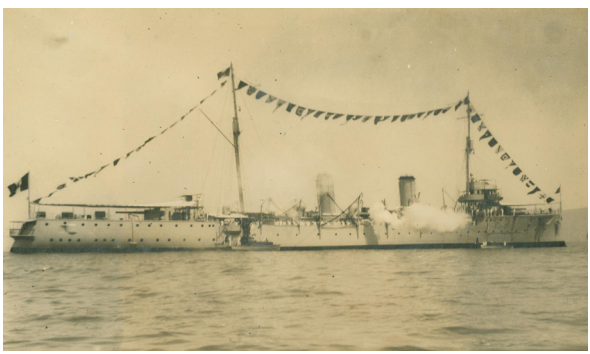
Arribo cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, 1907. Detalle de óleo (Museo Naval del Perú).



Construcción de los sumergibles *Ferré* y *Palacios* (Archivo Histórico de Marina).



Escuadra peruana realizando evoluciones, óleo de Guillermo Spiers (Colección Francisco Yábar Acuña).



Crucero *Almirante Grau*, 1907 (Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Photo #: NH 46378 Theodore Roosevelt (1858-1919). Assistant Secretary of the Navy, 1897-1898. U.S. Naval Historical Center Photograph.



Photo #: NH 54774-KNJohn D. Long (1838-1915). 33rd Secretary of the Navy, 1897-1902 Official portrait, painted in oils by Ulysses Dow Tenney, 1902. Courtesy of the Navy Art Collection, Washington, DC. Navy Art Accession #: 43-025-A. U.S. Naval Historical Center Photograph.



Almirante William Sims.



The Naval War College c. 1884



Contralmirantes de la Marina Nacional, 1915
Manuel Villavisencio
Melitón Carvajal
Toribio Raygada
Pedro Gárezon
(Archivo Histórico de Marina).



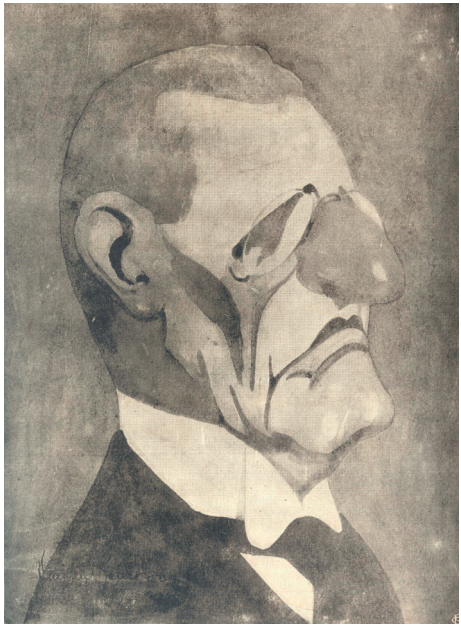
Estado Mayor General de Marina, 1915
Pedro Buenaño
Augusto Loayza
José Olivera
Héctor Mercado
(Archivo Histórico de Marina).



Jefes de la Armada Nacional, 1915
Numa P. León
César Bielich
Germán Stiglich
J. A. Salaverry
Juan de Althaus
César Valdivieso
Enrique Monge
José R. Gálvez
(Archivo Histórico de Marina).



Contralmirante Juan M. Ontaneda
Ministro de Marina (*Mundial*, 7 de mayo de 1920).



Contralmirante Juan M. Ontaneda
Ministro de Marina, caricatura de Vinatea Reinoso
(*Mundial*, 28 de julio de 1920).



Capitán de Navío Ramón Valle Riestra
Ministro de Marina (*Mundial*, 14 de octubre de 1921).



Misión Naval Americana: Capitán de Navío Frank Freyer,
Lewis Causey, Capitán de Fragata Charles Gordon Davy y
Paul Fitz Simons (*Mundial*, 10 de agosto de 1920).



Capitán de Navío Freyer, el Doctor Lauro Curletti y el Teniente Primero Carlos Rotalde
(*Mundial,* 28 de julio de 1921).



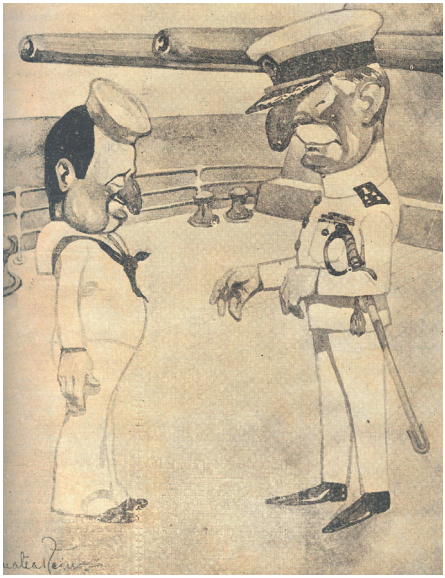
Caricatura de la relación naval peruana-estadounidense
(*Mundial,* 4 de febrero de 1921).



Banquete ofrecido a los marinos peruanos por la Misión Naval Americana en la casa Broggi
(*Mundial,* 26 de noviembre de 1920).



Capitán de Navío Frank L. Freyer
Jefe de la Misión Naval Americana
(*Mundial*, 4 de febrero de 1921).



Caricatura al Jefe del Estado Mayor General de la Marina, por Vinatea Reinoso (*Mundial*, 4 de febrero de 1921).



María Isabel Sánchez Concha de Pinilla, Antonio Pinilla, cónsul de España y el Capitán de Navío Freyer (*Mundial*, 18 de febrero de 1921).



EN CASA DEL COMANDANTE FREYER

Casa del Capitán de Navío Freyer con el Presidente Leguía (*Mundial*, 4 de febrero de 1921).



Mundial

EL RAID ANCON-NUEVA YORK

Para MUNDIAL.

La audaz empresa que Juan Leguía está llevando a cabo en estos momentos, para gloria de su patria y realce de su nacionalidad, no ha sido comentada por la prensa y el público en la forma que ella debidamente se merece. Estamos tan acostumbrados a la laudatoria inmerecida y barata, al halago inmotivado y embriagador, a ese decir bien de todo lo que nos viene a mano, sólo porque sí, que ya no sabemos distinguir en medio de nuestra cegueira moral, arrastrados por nuestro apasionamiento y nuestro entusiasmo irracionado, quién es digno de recibir nuestro aplauso ni porque ni cómo se puede ser acreedor a ello

Y así, estrujando y sin medida, lo prodigamos al general que trepa a la alta inventura de su grado a fuerza de arrastrarse, como a la tonadillera de segunda mano que goza de nuestra personal simpatía, adquiriendo desmesuradas proporciones, ante la realidad, el dicho aquel de que todo lo aguanta el papel. . . . el papel impreso, y que hay quien lo crea a pié juntillas. En el naufragio de nuestra respetabilidad, en el derrumbamiento de nuestro renombre de días mucho tiempo ido, llegamos a confundir todos los valores morales y vamos perdiendo la conciencia de lo digno, la percepción de lo noble y el aprecio de lo honrado, al pernicioso influjo del relajamiento en que seguimos viviendo muy satisfactoriamente.

Cuando un hombre joven, en presencia de un brillante porvenir, pleno de salud y energías, rodeado de las comodidades que proporciona la fortuna, las abandona todas, renuncia a ellas, y se lanza a la conquista arriesgada y magna de un ideal patriótico, llega a culminar en la más alta graduación de virtudes cívicas, y es merecedor de la loa y el respeto de sus conciudadanos. Ya puede Juan Leguía fracasar en la gloriosa empresa, pueden vientos adversos hacer pedazos su frágil nave, con la que lucha con denuedo en el aire y en el agua, pero su gesto valeroso y energico, su actitud elevada y grande no será destruida jamás.

Ha podido muy bien el hijo del Presidente de la República, basado en su nombre y situación, desempeñar el puesto que se le ha conferido justamente, merced a sus excepcionales condiciones de valor y capacidad, sin exponer su vida en la arriesgada forma en que hoy lo hace, pero Juan Leguía no ha querido convertirse en un vulgar presupuestívoro, de los tantos que, por desgracia hacen obra parasitaria en el Perú, sino que, con plena conciencia de su valer, respeto a sí propio y noble elevación de espíritu, ha deseado trasponer los límites de la mayoría de sus conciudadanos y ser mucho más que aquellos adocenados miembros de familias encumbradas por el poder, que todo lo anhelan y consiguen al obtener, como logro de sus aspiraciones, un puesto de engorde, un destino de lucro.

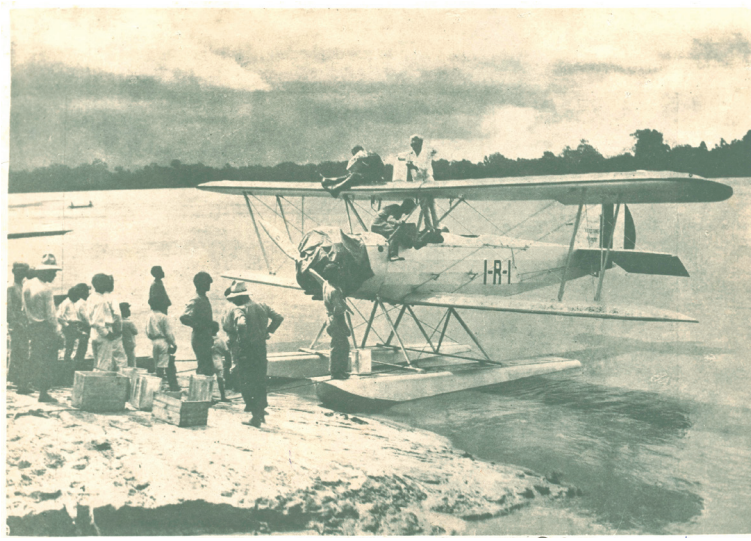
Quien estas líneas escribe no lo hace inspirado por el sentimiento de amistad,ni por el bien resultar político, ni tampoco por los acomodos en las esferas gobiernistas; ni conoce al audaz aviador, ni depende o será desmedir del

Sr. Juan Leguía

El raid Ancón-Nueva York por Juan Leguía (*Mundial,* 25 de febrero de 1921).



Presidente Augusto B. Leguía en la Escuela de Hidroaviación de Ancón (*Mundial,* 4 de febrero de 1921).



Hidroavión sobre el río Pachitea, 1931.
(Archivo Histórico de Marina).



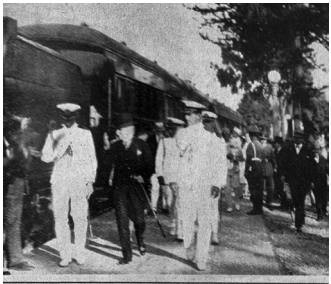
Escuela de Hidroaviación: el Director Simmons, junto a los pilotos Armando Zamudio, Augusto Correa y Carlos Hildebrandt. (*Mundial*, 21 de octubre de 1921).

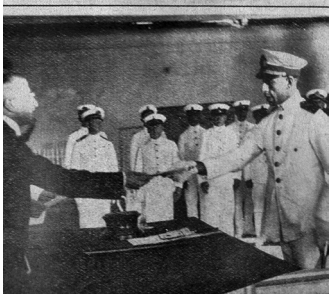


Presidente de la República, Ministro de Marina, Jefe de Estado Mayor General de Marina y Director de la Escuela de Hidroaviación de Ancón (Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

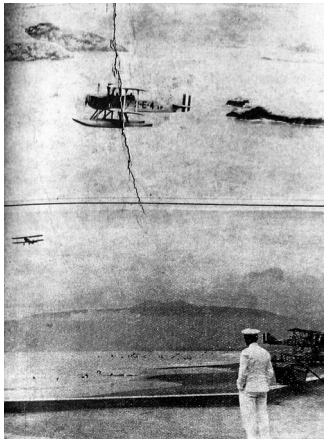


Muelle Dársena y la Escuela Naval del Perú – Callao. Tomadas por el piloto Estremadoyro (*Mundial*, 18 de noviembre de 1921).





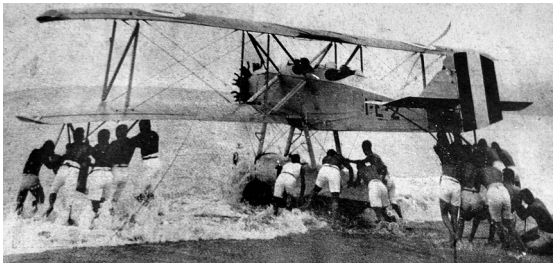
Detalles de la ceremonia de graduación de la Escuela de Hidroaviación de Ancón (*Mundial*, 30 de marzo de 1928).



Visita a la Escuela de Hidroaviación (*Mundial*, 1929).



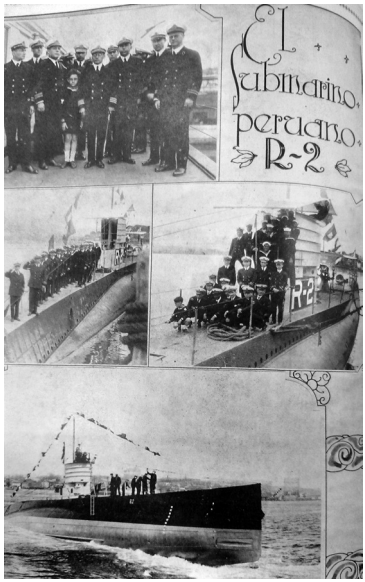
Augusto B. Leguía acompañando al capitán de navío Harold B. Grow (*Mundial*, 4 de setiembre de 1925).



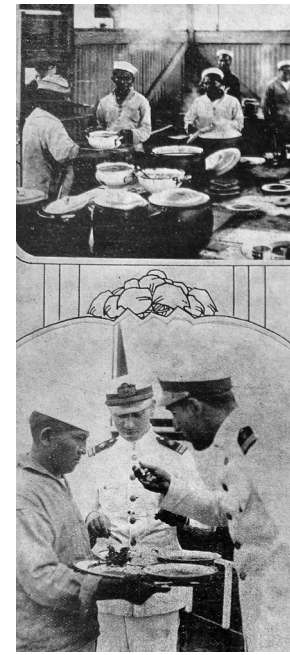
En la Escuela de Hidroaviación de Ancón (*Mundial*, 4 de setiembre de 1925).



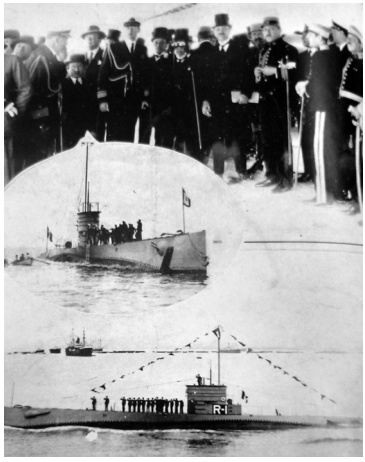
Inspección del presidente Augusto B. Leguía a las instalaciones de la Escuela de Hidroaviación de Ancón (*Mundial*, 4 de setiembre de 1925).



Arribo del submarino *R2* (*Mundial*, 17 de octubre de 1926).



Detalles de la visita de *Mundial* a la Escuela de Hidroaviación de Ancón (*Mundial*, 1929).

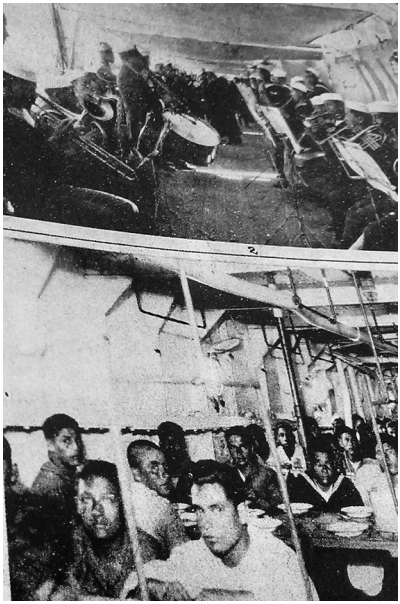


Detalles del arribo de los submarinos *R1* y *R2* (*Mundial*).





Tarjeta de recuerdo del arribo del *R2* (Archivo Histórico de Marina).



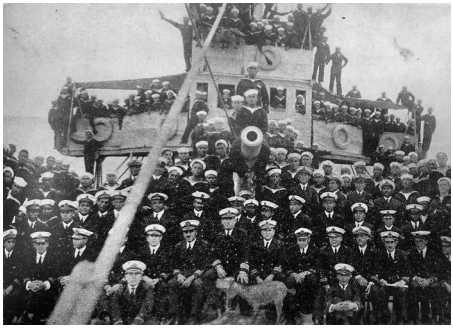
Banda de músicos embarcada y comedor de la tripulación del crucero *Almirante Grau* (*Mundial*, 10 de diciembre de 1926).



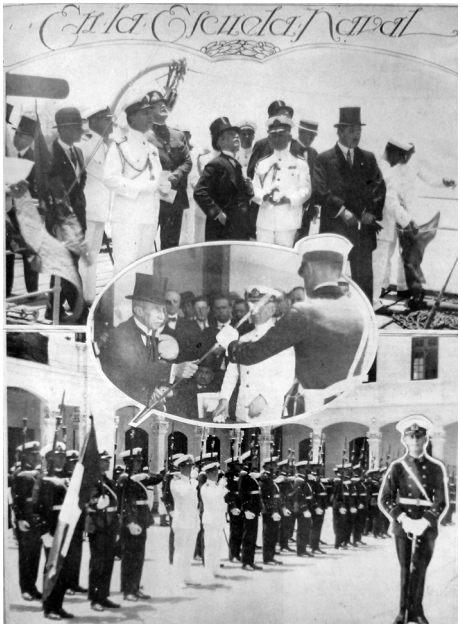
Capitán de Fragata Federico Taboada, comandante del crucero *Almirante Grau* (*Mundial*, 10 de diciembre de 1926).

Capitán de Navío J. Abbot, junto a su estado mayor embarcado, en la cámara del *Almirante Grau* (*Mundial*, 10 de diciembre de 1926).

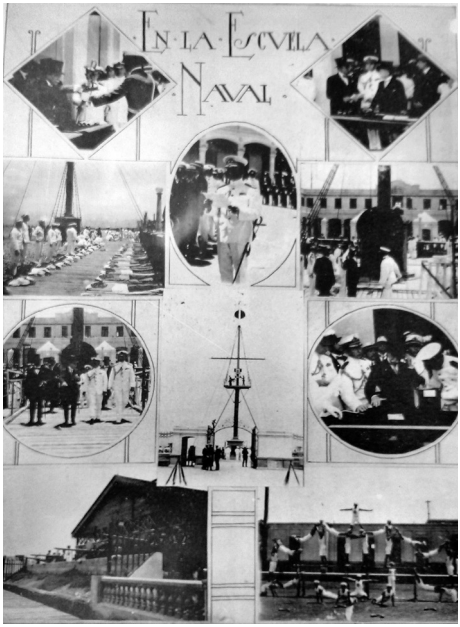




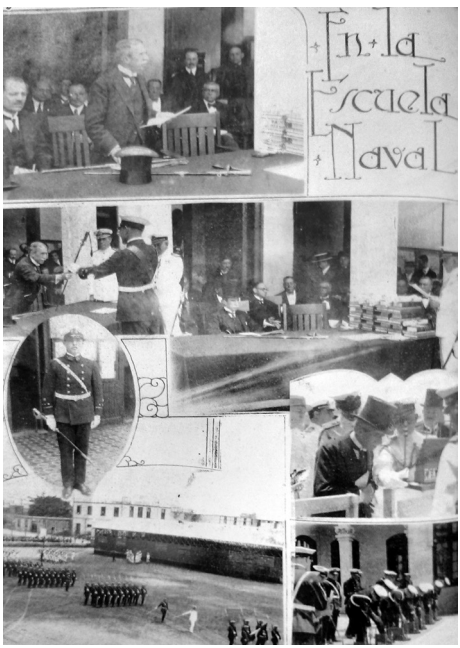
Dotación del crucero *Almirante Grau* (*Mundial*, 10 de diciembre de 1926).

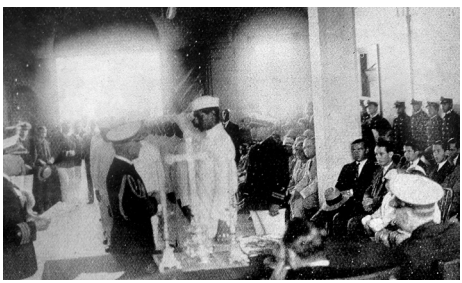


Clausura del año académico de la Escuela Naval, año 1926
(*Mundial*, 1 de enero de 1927).



Clausura del año académico de la Escuela Naval, año 1924
(*Mundial,* 1 de enero de 1925).



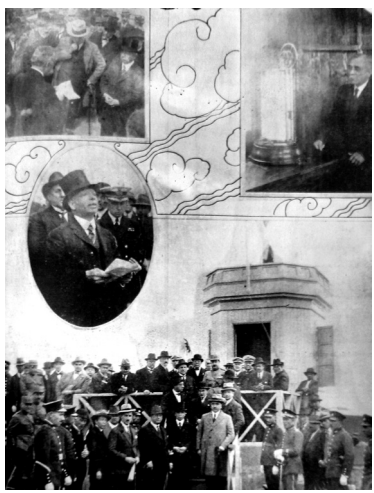


Juramentación de cadetes navales
(*Mundial*, 8 de abril de 1927).

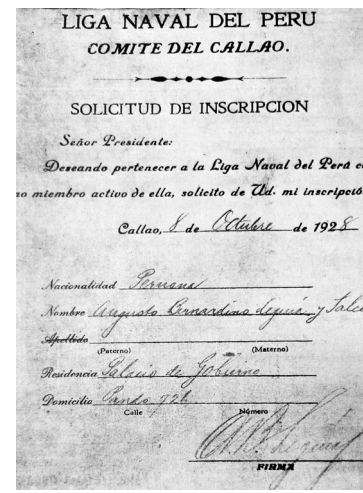
Clausura del año académico de la Escuela Naval, año 1927
(*Mundial*, 1 de enero de 1928).



Augusto B. Leguía, Capitán de Navío Charles G. Davy y el Ministro de Marina Celestino Manchego (*Mundial*, 1 de enero de 1927).



Inauguración del mareógrafo (*Mundial*, 6 de agosto de 1926).



LIGA NAVAL DEL PERU
COMITE DEL CALLAO.

SOLICITUD DE INSCRIPCION

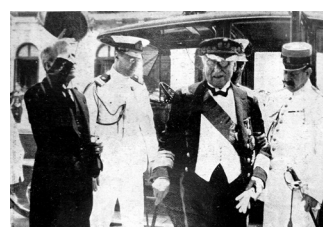
Señor Presidente:

Deseando pertenecer a la Liga Naval del Perú co-
mo miembro activo de ella, solicito de Ud. mi inscripción.

Callao, 8 de Octubre de 1928

Nacionalidad Peruana
Nombre Augusto Bernardino Leguía y Salcedo
Apellido (Paterno) (Materno)
Residencia Palacio de Gobierno
Domicilio Pando 726
Calle Número
FIRMA

Inscripción firmada por el Presidente Augusto B. Leguía, el 8 de octubre de 1928 incorporándose a la Liga Naval del Perú (*Mundial,* 1928).

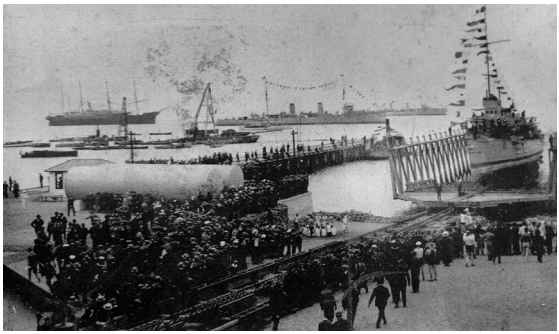


Vicealmirante Melitón Carvajal junto al Presidente Augusto B. Leguía (*Mundial*, 1929).



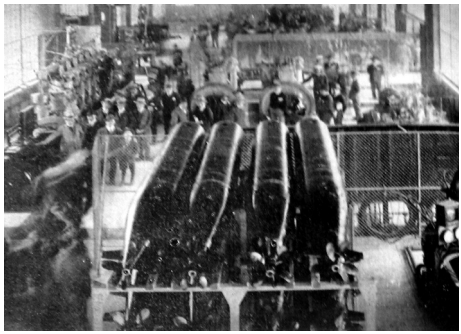
Augusto B. Leguía y el Capitán de Navío Alejandro Vinces en la inauguración de la Base Naval de San Lorenzo (*Mundial*, 8 de octubre de 1926).

Cazatorpedero *Teniente Rodríguez* en varadero de la inaugurada Base Naval de San Lorenzo (*Mundial*, 8 de octubre de 1926).





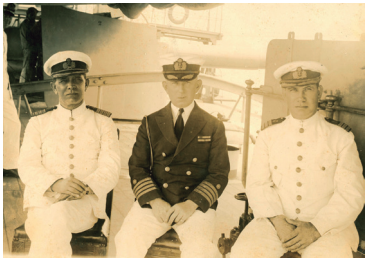
Ceremonia de inauguración de la Base Naval de San Lorenzo, 1926 (Archivo Histórico de Marina).



Taller de torpedos en la inauguración de Base Naval de San Lorenzo (*Mundial*, 8 de octubre de 1926).



Grupo de oficiales navales peruanos y estadounidenses juntos al Vicealmirante Manuel Villavisencio (Archivo Histórico de Marina).



Capitán de Navío Augusto Loayza, Capitán de Navío Charles G. Davy y Capitán de Fragata Tomás Pizarro (Archivo Histórico de Marina).



Capitán de Fragata Tomás Pizarro, Vicealmirante Manuel Villavisencio y Capitán de Navío Charles G. Davy, en la Escuela Naval del Perú (Archivo Histórico de Marina).



Charles G. Davy y Tomás Pizarro durante la juramentación de los cadetes navales (Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

"Cadetes Navales". Disponiendo que se llamen así los alumnos de la Escuela Naval

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.

R. Valle Riestra.

Disponiendo el nombre de Cadete Naval.

Espada de honor para los alumnos de la Escuela Naval del Perú

Lima, 2 de mayo de 1921.

Señor Comandante Charles Gordon Dawy, Director de la Escuela Naval.

La Punta.

Muy señor mío y amigo:

Satisfecho mi gobierno de la eficaz labor que Ud. realiza al frente de es Instituto, y deseoso de estimular a los jóvenes que en el reciben la enseñanza profesional, ha resuelto, que desde la clausura del año escolar, sea otorgada y entrgada por el Presidente de la República, al alumno cuyas pruebas finales hayan resultado más honrosas, una espada de honor que represente, a la par que el premio al efsuerzo desplegado, el acicate de futuros triunfos en la noble carrera de la Marina.

Ruego a Ud., señor Director, se sirva comunicar a sus alumnos en forma adecuada, el anterior acuerdo, y creerme siempre su affmo. amigo S.S.

(Firmado).
A. B. LEGUIA.

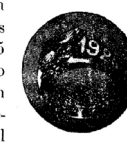
Espada de Honor para los alumnos de la Escuela Naval del Perú, 2 de mayo de 1921.

Anillo de Promoción.—

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 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.)



Frente del anillo



Vista lateral del anillo

Es en efecto muy simpática la idea; el uso constante de tal recuerdo traerá en todo momento a la memoria de los que lo lleven, las incidencias, alegrías y emociones que en el trascurso de su vida de compañeros pasaron juntos y, manteniendo así vivo el recuerdo, servirá para que ese símbolo que se llama "compañerismo" perdure siempre.

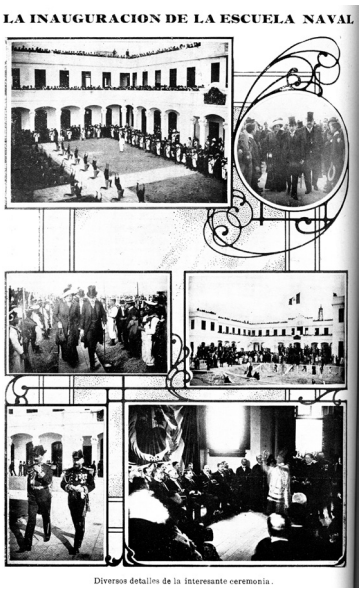
Anillo de promoción.



Avance en los trabajos de construcción de la Escuela Naval en La Punta, 1912
(Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



La nueva Escuela Naval
(*Variedades* n°. 235, 31 de agosto de 1912, p. 1056).



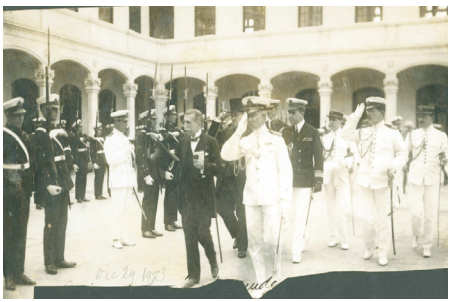
Detalles de la inauguración de la Escuela Naval del Perú, setiembre 1912 (Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Nota de El Comercio sobre la inauguración de la Escuela Naval del Perú, lunes 16 de setiembre de 1912 (Archivo Riva-Agüero).



Escuela Naval, finales década 1920



Clausura año académico de la Escuela Naval, 1923
(Archivo Histórico de Marina).



Clausura año académico de la Escuela Naval, 1928
(Archivo Histórico de Marina).



Juramentación de cadetes navales
(*Mundial* 6 de abril de 1928).



Presidente Augusto B. Leguía haciendo entrega de la Espada de Honor (Archivo Histórico de Marina).



Plana docente Escuela Naval del Perú, 1921
(Archivo Histórico de Marina).



Plana docente Escuela Naval del Perú, 1930
(Archivo Histórico de Marina).



Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío
Charles G. Davy.- Clausura año académico
Escuela Naval (Archivo Histórico de Marina).



Entrega de Despachos en la Clausura año académico de la Escuela Naval del Perú (Archivo Histórico de Marina).



Ministro de Marina, Presidente de la República y Director de la Escuela Naval.- Clausura año académico 1928 (Archivo Histórico de Marina).



Ministro de Marina, Presidente de la República y Director de la Escuela Naval.- Clausura año académico 1928 (Archivo Histórico de Marina).



Presidente de la República inaugurando la estación horaria. (Archivo Histórico de Marina).



Ernesto Caballero y Lastres
(Archivo Histórico de Marina).



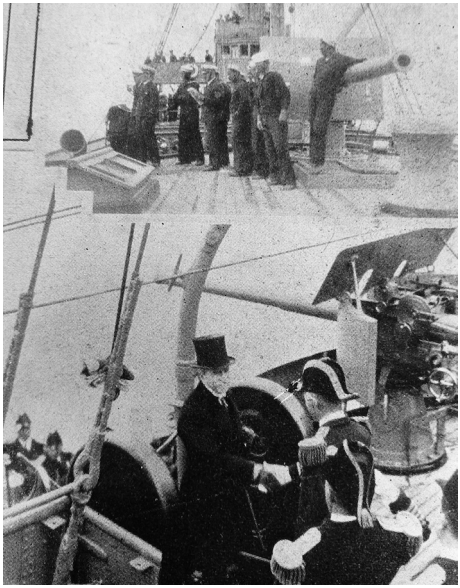
Contralmirante José Olivera
(*Mundial*, 23 de enero de 1925).



Capitán de Corbeta Tomás Pizarro en prisión en el Real Felipe. A su lado, un compañero sujeta una fotografía de Augusto B. Leguía, 1918.
(Archivo Familiar Reynaldo Pizarro).



Luis Aubry (Archivo Histórico de Marina).



Visita al crucero *Almirante Grau* por parte del presidente Augusto B. Leguía, 1929 (*Mundial*, 1929).



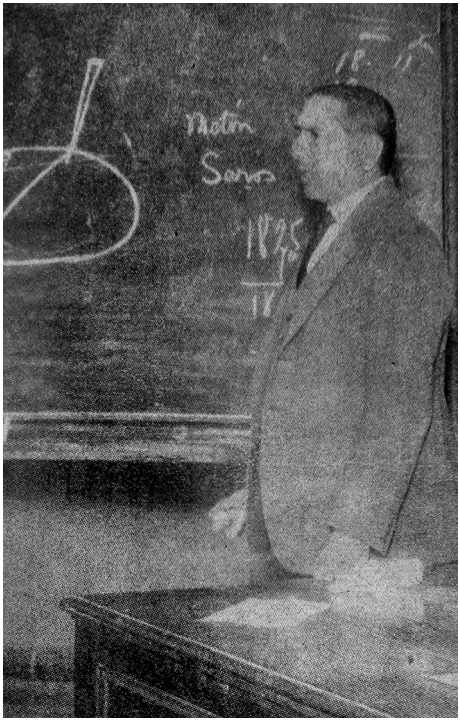
Capitán de Corbeta Federico Díaz Dulanto recibiendo premio por parte del Presidente Augusto B. Leguía, 1929 (*Mundial*, 1929).



Recepción en el Centro Naval del Perú a Roberto Chapuseaux y a Félix Urcullu de Chile (*Mundial*, 1929).



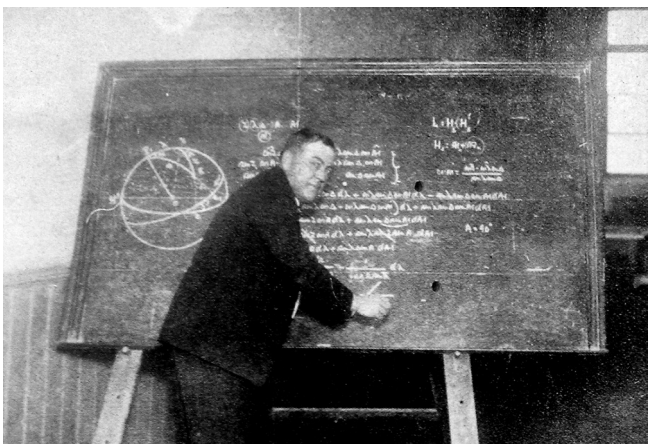
Sr. Embajador Miles Poinsdexter y Contralmirante Alfred G. Howe (*Mundial*, 2 de julio de 1926).



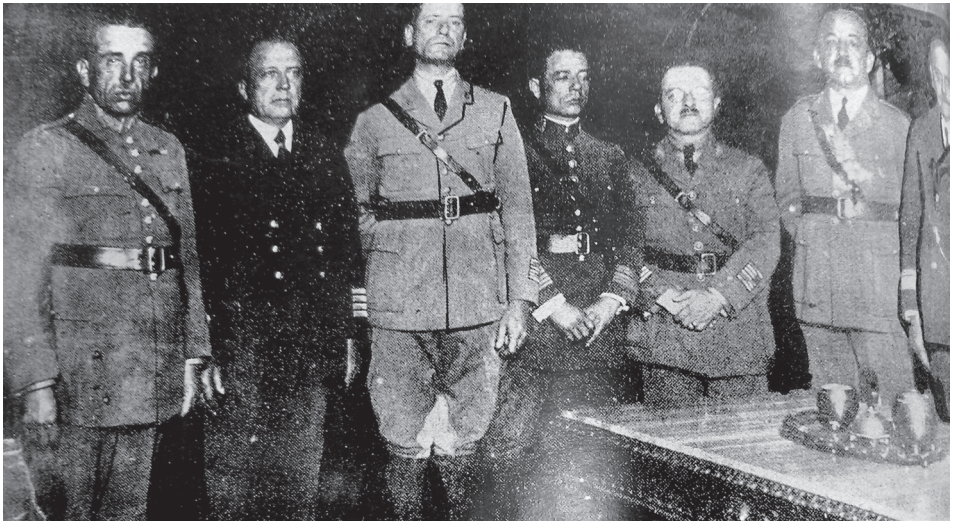
Capitán de Navío y Doctor Germán Stiglich, como docente en la Facultad de Ciencias de la Universidad Mayor de San Marcos.



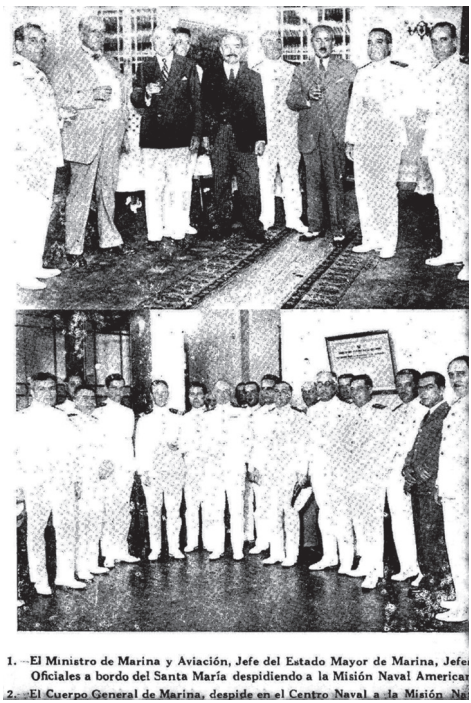
Capitán de Navío Germán Stiglich, (Archivo Histórico de Marina).



Capitán de Navío y Doctor José R. Gálvez dando clases de matemáticas y astronomía en la Facultad de Ciencias de la Universidad Mayor de San Marcos.



Junta de Gobierno presidida por el General Ponce. Capitán de Navío Julio V. Goicochea, Ministro de Relaciones Exteriores. Contralmirante César Bielich, Ministro de Marina y Aviación, agosto 1930.

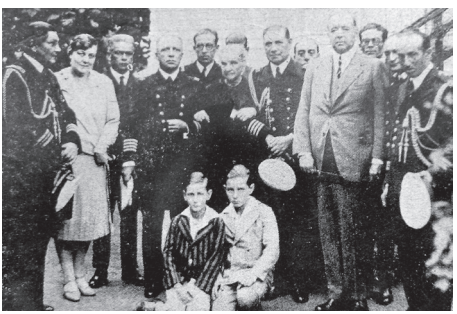


1. —El Ministro de Marina y Aviación, Jefe del Estado Mayor de Marina, Jefe
Oficiales a bordo del Santa María despidiendo a la Misión Naval Americar
2. —El Cuerpo General de Marina, despide en el Centro Naval a la Misión Na

Cocktail de despedida a los miembros de la Misión Naval (*Revista de Marina,* 1933).



Sanchez-Cerro con oficiales de marina (Archivo Histórico de Marina).



capitanes de navío Julio V. Goicochea y Tomás Pizarro rodeando a Carmela Carvajal viuda de Prat, en Chile (*Mundial*, 29 de marzo de 1930).

De hecho, el ministro Manchego Muñoz sostuvo en una entrevista al asumir su puesto que si bien las condiciones económicas no permitían a la fecha aumentar significativamente el número de unidades para la Armada, "nuestro ideal patriótico debe reducirse, en la hora presente, a colocar la Marina en condiciones de hacer eficaz la defensa nacional, mientras se sienta las bases de su futuro engrandecimiento… impulsar a la Marina nacional en sus múltiples manifestaciones".

> [Siendo su programa ministerial el de] dedicar preferente atención a los centros de enseñanza. La Escuela Naval y la de Hidroaviación del Perú, deben ocupar el alto nivel de los primeros centros de su género en el continente… En cultura profesional, debemos estar a la altura de las naciones más adelantadas. Esta aspiración es realizable…Los elementos básicos de la Marina son: la capacidad profesional y el culto fervoroso a los héroes y a las glorias de nuestra Marina. 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.[319]

El 4 de enero de 1927 se realizó el quinto crucero de verano que comprendió la visita a Chimbote, Buenaventura en Colombia, Balboa en Panamá, La Unión en Salvador, Amapala en Honduras, Punta Arenas en Costa Rica, Islas Perlas en Panamá, Talara, Paita, Sechura, Callao, Mollendo, Independencia, Pisco, volviendo al Callao el 26 de marzo.[320] Las unidades que participaron de este viaje fueron los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, así como los flamantes submarinos *R1* y *R2*.

---

[319] *Mundial*. Lima, 3 de julio de 1925.

[320] *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927*, p. 112; GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, p. 57.

Grupos de cadetes fueron embarcados en los submarinos por cortos periodos de tiempo durante el crucero, de modo que todos pudieron adquirir cierta experiencia de ellos, dando inicio así a una etapa del Viaje de Instrucción que ha continuado, con ciertas interrupciones, hasta el presente.[321]

Mientras los cadetes practicaban lo aprendido en la mar durante el verano de 1927, se presentaron 135 postulantes al concurso de admisión para ingresar al *Alma Mater* de la oficialidad de la Armada Peruana. Sólo ingresaron 25, realizando su respectivo juramento el 1 de abril.

La Escuela Naval brindaba formación a los cadetes, oficiales y aprendices; se encargaba de los exámenes de promoción tanto del personal militar como de la marina mercante, daba el servicio de señal horaria, publicaba la revista de marina y vigilaba la estación mareográfica del Callao.[322]

"Con satisfacción patriótica declaro, que, actualmente, tenemos marinos cuya ilustración y virtudes, hacen honor al país".[323] Manchego no usaba la retórica sin fundamento, pues una de las causas que llevó a incrementar de manera significativa el número de postulantes a este centro de estudios fue el prestigio y reconocimiento del avance profesional y científico alcanzado por los marinos peruanos.

---

[321] Los cadetes del quinto año fueron llevados a bordo del *Teniente Rodriguez* y a la Escuela de Hidroaviación de Ancón para que sean instruidos en el mantenimiento y vuelo de los hidroaviones GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, p. 58.

[322] *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927*, p.113. La primera Estación Mareográfica en el Perú fue entregada a la Marina el 27 de julio de 1926, por el entonces ministro de Fomento Rada y Gamio. El mareógrafo tipo Thomson fue ubicado en el muro oeste del dársena y al cuidado de la Escuela Naval, siendo instalado por el científico Scipión Llona. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 4, p. 534. *Mundial*. 1de enero de 1925, número extraordinario.

[323] *Mundial*. Lima, 3 de julio de 1925.

Esto se evidenció con la participación del capitán de fragata Federico Díaz Dulanto –jefe de la Sección Hidrográfica del Ministerio de Marina– en la labor internacional del establecimiento de polígonos de longitud alrededor del planeta, encontrándose su laboratorio en las instalaciones de la Escuela Naval.[324] De hecho, el Perú fue el único país sudamericano que participó en esta tarea internacional, que contó con la participación de Francia, Inglaterra, Escocia, Australia, Sudáfrica, Canadá, Nueva Zelanda, Liberia, México, Suiza y Estados Unidos. El propósito de este esfuerzo era estudiar los movimientos de la corteza terrestre y revisar las cartas generales.[325]

Por otro lado, mediante resolución suprema de fecha 1 de febrero de 1928 se estableció, como anexo a la Escuela Naval, 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 1ro.[326] Esto 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 de la nueva escuela se basaba en que se generaría unidad de criterio entre los oficiales y los oficiales de mar, los cuales

[324] Sobre la creación del Servicio Hidrográfico léase LAGUERRE KLEIMANN, Michel. "110 años de historia y más". *Bitácora Hidrográfica*. Callao, 2013, número 12, pp. 5-7, y *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927*, p. 116. La labor de la oficialidad contrastó con la crítica situación técnica y de desarrollo de la carrera naval del personal de marinería, el cual no demostraba compromiso ni cualidades positivas semejantes a las marinerías de otras Armadas. Esto motivó al Ministro a proponer urgentemente la creación de la Escuela de Aprendices. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio*, p. 25.

[325] *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927*, p. 116. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 6, pp. 825-826.

[326] ORTIZ SOTELO, Jorge. "El Capitán de Navío Charles Gordon Davy y la Misión Naval Norteamericana en el Perú", p. 123.

conocerían "a fondo lo referente a su especialidad, sin desconocer todo lo relativo a su profesión".[327]

El 29 de diciembre se llevó a cabo la clausura del año académico de la Escuela Naval, hecho que contó con la presencia del presidente de la República y otras autoridades políticas, eclesiásticas y diplomáticas. Este fue el primer año de funcionamiento del nuevo 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.[328] Luego de la inspección a las instalaciones, se procedió a pronunciar los discursos de orden y a la clausura oficial.

Días después de la clausura, el general Gerardo Álvarez, senador por Tumbes, presentó un voto de aplauso a ser emitido por la Cámara de Senadores a la Escuela Naval debido a que la gran revista pasada por el presidente Leguía al *Alma Mater* de la Armada representó uno de los últimos acontecimientos trascendentales dentro de las Fuerzas Armadas por su visible progreso. A esta propuesta, que se aprobó, se adhirieron los senadores Casanave, Salmón, La Torre y Curletti.[329]

Durante el crucero de verano de 1929, todos los cadetes, excepto los de quinto año, se embarcaron en el *Almirante Grau*, el *Lima* y los cuatro submarinos, llegando hasta Balboa y efectuando ejercicios de tiro en Ancón. Los cadetes de quinto año fueron enviados a la Escuela de Hidroaviación de Ancón –bajo el mando del capitán de corbeta Juan Foley– donde

---

[327] ALFEREZ BARTORUIZ. "Aprendices Navales". *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 4, p. 341.

[328] LAGUERRE KLEIMANN, Michel. "Inauguración del nuevo edificio de la Escuela Naval en La Punta (1912)". *Revista de Marina*. Callao, 2012, número 3, pp. 21-31.

[329] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 6, pp. 623-625.

estudiaron los motores de aviación y recibieron instrucción de vuelo, observación y ametralladoras aéreas.[330]

La *Política* dentro de la Armada

La oposición política al Oncenio también se mostró adversa al grado de control que se les dio a los marinos de la misión dentro de la Armada, apelando al nacionalismo para desacreditar al gobierno de Leguía. Artículos en diarios como *La Prensa*, tildaron de inconstitucional esta disposición del gobierno, por restarle autoridad al ministro del ramo y humillar la soberanía nacional. El decreto fue denunciado como odioso al sentimiento nacional.[331]

Las críticas a Leguía se alineaban con el argumento del debilitamiento de la soberanía e independencia del país causada por los cada vez mayores intereses económicos de los Estados Unidos.[332] Los adjetivos acusadores tales como "sometimiento, servilismo, sumisión, entreguismo, subordinación, hipoteca, colonialismo e inclusive vasallaje", fueron moneda común contra el régimen de la Patria Nueva.[333]

Incluso, algunos oficiales como Ernesto Caballero y Lastres, J. V. Goicochea y Juan de Althaus, fueron sospechosos de ser antileguiístas, al sostener supuestas relaciones con algunos movimientos revolucionarios que se habían producido

330 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 1, pp. 82-83.
331 CAUSEY, L.D. *U.S. Naval Mission to Peru*, p. 5.
332 CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú*, p. 214.
333 HOOPER LÓPEZ, René. *Leguía*, p. 118. Palacios Rodriguez hace la aclaración, que si bien el régimen de Leguía recibió y promovió las inversiones estadounidenses, estas –comparativamente– eran menores a las mismas hechas en otros países latinoamericanos en el mismo periodo de tiempo. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930)*, pp.17-23.

en octubre de 1923. Estos oficiales fueron nombrados agregados navales en España, Italia y Alemania, respectivamente, siguiendo una ya instaurada costumbre de Leguía de exiliar a sus enemigos, otorgándoles cargos en el extranjero.[334]

El jefe de la misión naval estadounidense –C.H. Woodward– sostuvo que tales insinuaciones respondían a las acusaciones de los enemigos políticos de los citados marinos, pero, según lo visto en el capítulo 1, las sospechas debieron tener algún fundamento.[335] Cabe resaltar que durante este periodo de tensiones sociales, cuatro oficiales fueron arrestados ante las sospechas de ser contrarios al gobierno: el director de Personal, el director de Material, el asistente del director de Administración y el capitán de puerto de Pisco.[336]

A pesar de este primer rechazo a la contratación de la misión naval estadounidense, se continuó con la decisión de mantenerla. La nueva estructura buscó optimizar la funcionalidad de la Armada. De hecho, ante la pregunta, en 1925, ¿Cree necesaria la continuación de la misión naval norteamericana? al flamante ministro de marina, Celestino Manchego

---

[334] Intelligence Report 911, 12 January 1926 from C.H. Woodward, jefe de la misión naval, en Archivo del IEHMP. Para el 22 de mayo de 1924, el capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres se encontraba nombrado como adjunto naval en la Embajada de los Estados Unidos, el capitán de fragata Julio Goicochea como adjunto naval en Italia, el capitán de fragata Juan de Althaus Dartnell como adjunto naval en Francia. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo tercero, p. 665.

[335] El 4 de agosto de 1919, el capitán de fragata Juan de Althaus presentó al Presidente Provisorio de la República su renuncia irrevocable, solicitando su pase a la "disponibilidad a la mayor brevedad… por no estar de acuerdo con la actitud [de apoyo al golpe] asumida por el Ejército y la Marina". Expediente personal, Juan Althaus, folio 79 y 80, en Archivo Histórico de Marina (A.H. de M). Cabe anotar que la hermana de Juan, María Cecilia de Althaus Dartnell, fue casada con Luis Pardo y Barreda, hermano del presidente depuesto por Leguía.

[336] *Brief summary*, p.6.

Muñoz, éste respondió que sí, "porque ella realiza labor útil y provechosa. Su benéfica acción se deja sentir en importantes reformas de la enseñanza naval y en la organización de los nuevos servicios".[337]

Dentro de la Armada, las voces fueron igual de auspiciosas:

> La Misión Naval… ha instituido severas pruebas físicas e intelectuales para la selección de personal, pero sobre todo ha imbuido en éste un entusiasmo y un espíritu de trabajo y emulación que augura, si persiste como tenemos fe en que sucederá y sobre todo si logran desterrar el favor en la provisión de puestos, promociones, etc; una gran eficiencia… No es aventurado afirmar que las construcciones seguirán en los próximos años cada vez más numerosas y potentes en armonía con el gran adelanto que el país viene experimentando bajo el gobierno del Presidente Leguía.[338]

El 16 de abril de 1924, el Ministerio de Marina urgió a la Embajada del Perú en los Estados Unidos la contratación de oficiales para que comenzasen a trabajar los primeros días de julio.[339] Es así que los marinos estadounidenses dirigidos por el contralmirante Clark H. Woodward, aumentaron en número con la llegada de los capitanes de navío Shewoode Ayerst Taffinder –ingresó a Annapolis el 20 de setiembre de 1902, graduándose en febrero de 1906. Se graduó de la Escuela Superior de Guerra Naval en 1923– y Emory D. Stanley (Cuerpo de Logística), así como con el capitán de corbeta Harold B. Grow.[340]

---

337 *Mundial*. Lima, 3 de julio de 1925.

338 VEGAS GARCÍA, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, pp. 292-293.

339 GARAYCOCHEA, León. *Legislación* Naval, tomo tercero, p. 634

340 Los contratos fueron firmados de la siguiente manera. Taffinder: El contrato fue firmado en Washington entre el embajador del Perú en Washington, doctor Hernán Velarde y dicho oficial el 14 de mayo de 1924, siendo

Importante es anotar que el Ministerio de Marina tenía responsabilidad sobre todos los asuntos marítimos, incluyendo, obviamente, los navales.

Por ejemplo, el entonces ministro de marina, Arturo Rubio llamó la atención a los congresistas sobre el beneficio que para la industria mercante nacional tenía la aprobación del proyecto de ley de cabotaje propuesto por el diputado Roberto G. Mac Lean, que respondía a la crisis por la que pasaba este rubro luego de la Gran Guerra.[341] Igual de ilustrativa fue la creación de la Compañía Italo Peruana de Pesquería, que aunque de iniciativa y capitales privados, estableció la Escuela de

---

ratificado por el presidente el 30 de junio de 1924. Su labor como jefe de la Escuadra fue elogiada por Charles Gordon Davy ante el director de Inteligencia Naval de los Estados Unidos de Norteamérica (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p.2; Archivo del IEHMP). GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval…*tomo tercero, pp. 676-680. Stanley: Este contrato fue firmado en el Ministerio de Marina del Perú, entre el contralmirante Woodward por el Estado peruano y Emery D. Stanley el 14 de setiembre de 1922 –Por resolución suprema de fecha 7 de julio de 1924 se le renovó el contrato por un año como capitán de navío– GARAYCOCHEA, León. *Legislación* Naval, tomo tercero, pp. 686-688. "*He has maintained the Navy's credit in the local markets, and made his purchase on most economical bases […] No other ministry enjoys this unquestioned credit […] The Navy's financial movement are all clean and honest, and politics, at present, does not enter into this activity*" (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p. 2; Archivo del IEHMP). Grow: Mediante resolución suprema 218 de fecha 21 de enero de 1924, se aprobó el contrato entre el Embajador del Perú en Washington y el citado oficial. *Memoria que el Ministro de Marina D. Octavio Casanave*, p. V. El contrato fue firmado el 20 de diciembre de 1923 entre el encargado de negocios del Perú en los Estados Unidos de América y el capitán de corbeta en servicio activo Harold B. Grow GARAYCOCHEA, León. *Legislación* Naval, tomo tercero, p. 510. Ingresó a Annapolis en 1908, graduándose en 1912.

[341] *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928*, p. 119.

Pesquería bajo la dirección de un oficial superior de Marina.[342] Por otro lado, el apoyo que los capitanes de puerto brindaron a los investigadores de la industria pesquera en el litoral es un ejemplo más del panorama de acción de la Armada.[343]

A raíz de una ley sobre el porcentaje de personal extranjero que se podía contratar para la Compañía Peruana de Vapores –previa autorización del Ministro de Marina–, los oficiales peruanos que laboraban en esta compañía pública-privada desde hacía largo tiempo, demandaron la anulación de los contratos hechos pues amenazaban sus intereses. Tan fuerte fue esta protesta, que Leguía tuvo que promulgar una resolución suprema dando 48 horas a los oficiales en huelga para que retornasen a sus labores bajo pena de no permitirles volver a trabajar en esta empresa.[344]

Tres meses después, una huelga general en el puerto del Callao ocasionada por el Asunto Sacco-Vanzetti en los Estados Unidos[345], fue controlada gracias a la acción del personal de la Escuela Naval. Sin embargo, los ánimos no se calmaron en el primer puerto de la República alcanzando su momento de mayor tensión en noviembre de 1927. Ante esta situación, Howe se vio en la necesidad de tratar el asunto con el mismo Leguía, proponiéndole fortalecer la autoridad del capitán de

---

342 *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio*, p. 11. Otro ejemplo es el permiso que la *The London and Pacific Petroleum Company* solicitó al Ministerio de Marina para construir eleoductos submarinos al sur del puerto de Talara GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo segundo, p. 459.

343 GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval,* tomo segundo, p. 69.

344 *Brief summary*, p.13.

345 Durante más de seis años (1921-1927), estos dos ítalo-americanos acusados de asesinato y robo fueron el centro de la atención mundial por el largo juicio y voces contrarias a la decisión de la corte de Massachusetts de condenarlos a la silla eléctrica. En ciudades como Buenos Aires, Sao Paolo Sídney y varias de Europa explotaron manifestación a favor de la inocencia de estos dos anarquistas.

puerto con ayuda del Prefecto: *"… the first thing to do was to return to the navy (the Captain of Port) the authority, responsibility and duty that were supposed to belong to him"*.[346] El 1° de febrero de 1928 la Armada tomó control del puerto y se lo entregó a la policía, pero no bastó para calmar las tensiones, pues, el antagonismo entre el prefecto y el capitán de puerto llevó a que no unieran fuerzas para solucionar el problema.[347]

Howe se lamentaba de que la situación estuviera impregnada con tintes políticos, y que el prefecto no presentase su renuncia. Más adelante, en julio del mismo año estalló otra huelga del personal de la marina mercante, logrando encerrar en prisión a los cabecillas de la misma.

La opinión del jefe de la misión naval fue dura: *"… politics is the root of the whole trouble … that we can simply attend to the emergencies which manifest themselves as consequences of the political conditions. The Government cannot, as yet, conveniently clean up the Port"*.[348]

Para estos marinos, la injerencia política en la Armada era muy peligrosa, pues anulaba el esfuerzo que venían llevando a cabo y los logros obtenidos. Para contrarrestarlas, trataron de crear medidas que evitasen que los oficiales movieran influencias para conseguir cambios de colocación u otro beneficio contrario a la meritocracia que se intentaba instaurar.[349]

---

[346] *Brief summary*, p.15.

[347] Sobre las antiguas rivalidades y sobreposiciones de la autoridad naval y prefectoral, estas datan como mínimo desde la década de 1850. ROMERO PINTADO, Fernando. *Historia Marítima del Perú. La República 1850 a 1879*. Tomo VIII. Volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1984, pp. 33-36.

[348] *Brief summary*, p.17.

[349] Orden General N° 17 de fecha 29 de abril de 1924, en GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo segundo, p. 645.

Esto se trató de modificar desde los años de formación del futuro oficial de marina en la Escuela Naval del Perú. El entonces flamante director de la Escuela, Charles G. Davy, sostuvo en su discurso de clausura del año académico de 1921 que "Jamás tendrán Uds. 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 se siente ni disposición ni gusto".[350]

El caso del capitán de navío José María Olivera Arbulú es digno de mención, pues significó –en palabras de Woodward– ser el más difícil de lidiar por parte de uno de los jefes de la misión naval. Olivera fue, para el citado jefe, opositor a la labor de los marinos estadounidenses.[351]

Había servido como prefecto en el Cuzco y su buena labor le mereció el reconocimiento del mismo Leguía, quien le prometió el ascenso a contralmirante. Cuando en 1925 la terna de ascenso llegó al jefe de la misión, éste consideró que el citado oficial no se encontraba apto para ello. La influencia de Olivera se evidenció cuando doce diputados lograron aprobar una resolución de ascenso.[352]

Incluso, la revista *Mundial* dirigida por Andrés A. Aramburú sostuvo en su edición del 23 de enero de aquel año que: "según nuestros informes, va a ser propuesto por el ejecutivo

[350] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1922, número 1, p. 111.

[351] UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*. "Peru. Revolution in Peru". Vol. III. U.S. Government Printing Office. 1930 < http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?id=FRUS.FRUS1930v03> p. 721. Consultado: 8 diciembre 2014. Mediante la Resolución Suprema N° 541 de 9 de noviembre de 1931 se llamó a la actividad al contralmirante José M. Olivera, poniéndolo a disposición del Ministerio de Relaciones Exteriores.

[352] Ascendió a contralmirante en 1926. Pasó al retiro en 1930. ORTIZ SOTELO, Jorge. & CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano.* p. 186.

para la clase de contralmirante. Nada más justo que aplaudir este propósito pues el Comandante [capitán de navío] Olivera es un marino de larga y meritoria carrera y su vida profesional registra muy brillantes servicios prestados a la nación".[353] Casi dos años después, *Mundial* celebraba el ascenso a contralmirante del mencionado oficial, quien se encontraba ejerciendo la Prefectura del departamento de Arequipa.[354]

Las palabras de Clark H. Woodward al respecto son contundentes:

> *After more than 6 weeks of strenuous effort on the part of many influential person to have the Ministry of Marine proposed the name of Captain Olivera for promotion to Rear Admiral, I have just (at least for the present) in the most serious battle against political influence that I have engaged in since taking my present job …The Minister of Marine, recently has endeavored, also … to impose the hand of politics on the navy, but due to my firm and inflexible stand in opposition, has discontinued his efforts*.[355]

La firme resistencia de los marinos estadounidenses a no dejarse manipular por actores foráneos a la Armada que vulnerasen la disciplina y la moral, la búsqueda de independencia de los vaivenes negativos de la política que obstruirían la modernización de la Marina de Guerra del Perú y su firme creencia en la meritocracia, fue una de las claves de su éxito.[356]

---

353 *Mundial*. Lima, 23 de enero de 1925.

354 *Mundial*. Lima, 3 de diciembre de 1926. En octubre de 1928 continúa en este puesto.

355 *Brief summary*, Anexo (F).

356 "… los jefes navales no se dejaron maltratar, estuvieran en la actividad o en el retiro… Aun después de que se creara el ministerio de Marina, hubo altivas renuncias de oficiales generales y de jefes que no toleraron que se quisiera mellar su dignidad … sin humillarse ante los mandones" ROMERO PINTADO, Fernando. "La primera generación naval de postguerra", p. 134.

A diferencia de la misión militar francesa, –que en palabras del diputado Huamán de los Heros, ministro de Guerra desde 1922 hasta mediados de 1924, era un fracaso– la misión naval estadounidense evitaba con firmeza que la influencia política manejase los hilos de la institución.[357] Si bien no lograron eliminarla del todo, los marinos estadounidenses sí pudieron disminuir su nivel de influencia en la institución.[358]

Como se ha dicho, estos logros positivos abarcaron tanto factores materiales como morales y espirituales del personal de la Armada Peruana, que según los miembros de la misión se encontraban en una dramática situación a la fecha de su arribo. Sin embargo, debe verse desde otro punto de vista, pues el apoyo político del mismo Presidente –"*which is the salvation of the prestige of the Mission*"– y de la mayoría de los ministros de Marina –excepto Curletti, quien fue uno de los que no "congeniaron" con la misión– ayudó a que estos oficiales cumplieran con su tarea sin grandes obstáculos.[359]

---

[357] *Brief summary*, Anexo (F).

[358] Menuda variación del pensamiento o, al menos, discurso leguiísta de inicios del Oncenio, pues Leguía sostuvo que "[Mi] gobierno ha logrado, además, la adquisición de un valioso personal para la dirección de la Misión Militar Francesa en el Perú, habiéndose contratado los servicios del general Pellegrin… cuya presencia entre nosotros constituirá un éxito para el adelanto y el prestigio de nuestro Ejército". *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1922*, p. 14.

[359] *Brief summary*, Anexo (F) p.2. Sobre la relación entre Curletti y los marinos de la Misión Naval véase ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 228. "*The Mission encountered considerable difficulty with the Minister of Marine, Dr. Curletti. Head of the Mission explained the matter to the President of Peru and shortly afterwards the Minister of Marine resigned. Among the older officers in the Peruvian Navy considerably opposition was expressed against the U.S. Naval Mission*". *Brief summary*, p.3. *La Prensa* en su edición del 21 de enero (Navy General Staff,Combat-Naval-Staff # 94. Peru, dispatch N° 1281, January 25, 1921. p.2; Archivo del IEHMP). GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p.113. CAUSEY, L.D. *U.S. Naval Mission to Peru*, pp. 5-6. "*The Chairman of the Senate Naval Affairs Committed stated that he was greatly impressed by the caliber of Peruvian instruction*

Adquisiciones, Operaciones y Alistamiento

El sobrio y crítico informe que hace el capitán de fragata Causey, comandante general de la División Naval –reconocido como un experto en destructores y submarinos, y quien había izado su insignia en el *Almirante Grau*– en relación a la situación y misión de las naves de la Armada, permite tener un panorama crítico de la misma.[360]

Causey sostuvo que las naves que componen el material a flote de la institución no pueden ser llamadas propiamente buques de combate, principalmente por su antigüedad y por la falta de reparaciones adecuadas en astilleros extranjeros.[361] A esto le agregaba la ausencia de personal subalterno calificado en materias profesionales de a bordo.[362]

Causey no fue el único miembro de la misión naval en declarar sobre la real situación de alistamiento y de potencial de la Escuadra. El contralmirante Frank 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: "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 los mares".[363]

---

being given by the Mission, and the skill, spirit and discipline of the Navy was excellent" Brief summary, p.18

[360] Fue relevado el 24 de junio de 1922 por el capitán de navío Augusto Loayza. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1922, número 3, p. 386. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, p. 5.

[361] No había astilleros aparentes en el Perú.

[362] El 4 de abril de 1921 se creó la Escuela de Especialidades para el personal subalterno de la Armada, con lo que se buscó profesionalizar el servicio en los buques *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, pp. 8 y 19.

[363] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1923, número, 4, p. 510. En 1927, su esposa fue condecorada, en Washington, con la Orden del Sol. *Mundial*. Lima, 23 de diciembre de 1927.

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 irían preparando profesionalmente al personal.[364] La realidad naval peruana no estaba a la altura de una armada como la que concebía este miembro de la misión naval estadounidense,[365] pues sus recomendaciones al Ministro se caracterizaron por el énfasis en el mantenimiento de las naves y en la preparación técnica de las dotaciones hasta que el erario nacional pudiera adquirir nuevas naves.

Un dato curioso sobre las iniciativas de compras navales por particulares, fue el caso en el que el Ministerio, bajo la asesoría directa de los marinos estadounidenses, tuvo que afrontar, con o sin interés de grupo, la iniciativa de la Asociación Pro-Marina de construir dos submarinos en los astilleros italianos Ansaldo, sin el consentimiento oficial.[366]

Curletti tuvo que gestionar ante el representante de dicho astillero para que el dinero recolectado por Pro-Marina, y depositado en el Banco Italiano no fuese gastado en aquellos submarinos que, según los informes técnicos de Causey, no guardaban coherencia con el programa de adquisiciones navales elaborado por el Ministerio.[367]

---

364 *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, p.5.

365 Los principales buques eran los cruceros *Coronel Bolognesi*, *Almirante Grau* y *Lima*, y el cazatorpedero *Teniente Rodriguez*.

366 Otra versión indica que fueron tres submarinos. GUERRERO LANG, Jorge. "Pro-Marina: su primer medio siglo (1909-1959)", p. 20.

367 El 13 de agosto de 1920 el entonces ministro Juan Ontaneda autorizó al capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres –agregado naval en Italia– para que realice un estudio comparativo sobre la evolución del arma submarina construida por ese país. Ernesto Caballero y Lastres fue nombrado, el 17 de junio de 1920, agregado naval a la Legación de la República en Italia. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, p. 302. Asimismo, mediante resolución suprema del 11 de octubre de 1920, los cuatro marinos de la Misión Naval tuvieron uno de sus primeros encargos el estudiar el pro-

Sobre este punto, relacionado a compras navales, Scheina sostiene que "para bien o para mal, lo que mantuvieron [el estado peruano y la misión naval] fue una relación entre receptor y proveedor".[368] Clayton sostiene que el ejemplo claro de esta relación sería la Electric Boat Company, cuyos directivos "obtuvieron buenas ganancias al vender submarinos de fabricación norteamericana para la marina peruana".[369] Por su parte, Villanueva sostuvo que:

> Las investigaciones efectuadas por una comisión del Senado de los Estados Unidos revelaron la forma como actuaban muchos gobiernos latinoamericanos, los vendedores de armas yanquis y los funcionarios de las misiones, vinculados a los fabricantes, embajadores y gobiernos, para estimular y facilitar las adquisiciones bélicas.[370]

La cuestión del manejo de los montos de dinero de Pro-Marina para la compra de elementos navales a su criterio, terminó con la promulgación del Decreto-Ley de fecha 14 de marzo de 1922, por el cual se nombró como único personero oficial de esa entidad a Guillermo Rey –administrador del Banco Comercial del Perú y Londres en el Callao, en reemplazo del capitán de navío José Ernesto de Mora– quien era de

---

yecto de las adquisiciones navales, debiendo informar la conveniencia de la propuesta del astillero Ansaldo a Pro-Marina. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, pp. 337 y 424.

368 SCHEINA, Robert. *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*, p.158 y COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p.146.

369 CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú*, p. 216.

370 VILLANUEVA, Víctor. Ejército Peruano, p. 174. Alfonso W. Quiroz sotuvo que, en 1934, un Comité Especial del Senado de los Estados Unidos interrogó a Henry Carse y a Lawrence Spear, presidente y vicepresidente de la Electric Boat Company, obteniendo confesiones y correspondencia interna de la empresa que evidenciarían la corrupción en las ventas y compras durante el periodo. QUIROZ, Alfonso W. *Historia de la corrupción en el Perú.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos; Instituto de Defensa Legal, 2013, p. 237.

opinión favorable a que ese dinero sea invertido según el plan de adquisiciones autorizado por el gobierno.[371] Finalmente, el 16 de febrero de 1924 se dispuso que los fondos colectados por las juntas patrióticas para la defensa nacional fuesen entregados a la Caja de Depósitos y Consignaciones.[372]

Las expresiones del almirante Howe –jefe de la misión desde el 21 de abril de 1926 hasta el 9 de abril de 1929– relacionadas a la conveniencia de comprar dos destructores a la compañía Vickers-Armstrong de Inglaterra confirman que la prioridad para estos marinos era la de estrechar el mercado de venta y compra de armas entre los Estados Unidos y el Perú, manteniendo al margen a las compañías extranjeras.

Los precios presentados por Vickers-Armstrong no tuvieron rival entre las empresas estadounidenses, pero los miembros de la misión estaban decididos a que solo se comprara equipamiento a los Estados Unidos: "*From a study of the plans* [presentados por Vickers-Armstrong] *Head of Mission stated that he did not believe that any firm in the United States could hope to compete in Price with the Vickers offer, but it would be more desirable that any new construction should come from the United States*".[373]

---

[371] GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, p. 62; GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo segundo, pp. 361-362. Sobre la posición de la Armada contraria a la actitud autónoma de Pro-Marina, véase ESCUDERO, Víctor F. "Las erogaciones públicas y la Marina". *Revista de Marina*. Callao, 1921, número 4, pp. 485-494.

[372] GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo tercero, p.578.

[373] *Brief summary*, Anexo (G), p.1. Este hecho motivó que Lord H. Hervey, Embajador de Gran Bretaña en el Perú, le escribiera a Austen Chamberlain, Secretario de Estado para Asuntos Internacionales, el 19 de julio de 1928, sobre las "serias irregularidades en la venta de destructores". QUIROZ, Alfonso W. *Historia de la corrupción en el Perú*, p. 232. Cabe precisar que durante el Oncenio, no se adquirió destructores.

Un argumento contrario, más técnico, fue el elaborado por el comandante de la Escuadra, capitán de navío John Stronger Abbot, quien sostuvo –muy acorde con los nuevos tiempos y el desarrollo de la tecnología y, por ende, la táctica naval– que los submarinos y las aeronaves eran más importantes como medidas defensivas y que el precio de compra y operación de los dos destructores era muy alto para el Perú.[374]

Finalmente, sostuvo que si se contemplaba la adquisición de destructores, debía hacerse un esfuerzo para invitar a compañías de los Estados Unidos para que presenten sus ofertas.[375] Debe recordarse que el plan de adquisiciones navales presentado por Woodward a finales de 1923, que contemplaba 6 destructores, fue cambiado por iniciativa de los Estados Unidos. Ahora, era el mismo Leguía quien quería ver destructores en las aguas peruanas, el problema era la supuesta escasez de dinero para comprarle a Inglaterra: "*Although the subject was mentioned on several subsequent occasions and Admiral Howe told me that the President was in favor of acquiring the destroyers, he always left me with the impression that there was no money available for their purchase*".[376]

Volviendo a 1921, Curletti se mostró interesado en adquirir un nuevo buque para la Armada. Para esto convocó confidencialmente a dos oficiales en retiro para que le informaran respecto a la propuesta de compra de un destructor de alta mar. El informe de los capitanes de navío en situación de retiro Eduardo Hidalgo y Juan B. Cobián fue negativo, pues consideraban que dicha nave era de menor categoría que las

---

374 Ingresó a Annapolis en 1899, graduándose en 1903. Estudió en el Naval War College en 1924. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 3, pp. 398-399. CAUSEY, L.D. *U.S. Naval Mission to Peru*, p. 2.

375 *Brief summary*, Anexo (G), p.3.

376 Ídem. Incluso durante el periodo de la Misión Naval francesa, Leguía solicitó a Guette la compra de destructores. GUILLEUX LA ROERIE, p. 899.

adquiridas recientemente por Chile, así como por el alto precio en relación a los buques que la armada británica estaba subastando.[377]

Curletti buscó otras opciones. El ministro peruano en Francia, Mariano H. Cornejo, fue mucho más optimista en su respuesta de adquirir naves para la Escuadra Peruana: "sería de efecto mágico la adquisición siquiera de un destroyer. No sería difícil conseguirlo".[378] Como se verá más adelante, esta compra no se concretó. Lo que sí se compró en Francia, fueron dos hidroplanos.[379]

Esta experiencia, obtenida de las discusiones sobre qué unidades comprar o construir en el extranjero, cómo canalizar las iniciativas privadas o elaborar un correcto plan de compras, llevó a que el Presidente Leguía sostuviera en su discurso ante el Congreso en julio de 1928 que:

> … en el terreno de las adquisiciones navales, éstas no se deben realizar sin tener antes en cuenta importantes factores. Me refiero a las unidades que deben primar, a la prosecución metódica de un plan bien definido y sobre todo al cuidado que hay que poner en las compras de esta índole sin sobrepasar el nivel del Presupuesto.[380]

La improvisación y las inadecuadas e insuficientes instalaciones con que contaba la Armada para el almacenamiento del material –como por ejemplo los torpedos– era una reali-

---

377 "Actualmente los ingleses están rematando al mejor postor, por precios que varían alrededor de £ 70,000, solo porque su plan naval no les permite conservar en el servicio activo de su flota unidades útiles con más de cinco años, esplendidos caza-torpederos de 900 toneladas de desplazamiento y 30 nudos de velocidad". *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, pp. 110-111.

378 Ibídem, p. 112.

379 GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, p. 442.

380 *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928*, p.124.

dad en 1921. Sin embargo, se tenía en consideración la ejecución de un proyecto de construcción de una nueva Estación de Sumergibles que atendería a los que se pensaba adquirir en reemplazo del *Ferré* y el *Palacios*, que se hallaban inutilizados por el paso del tiempo y la falta de repuestos.

El director del Material no fue de la idea de repararlos por el alto costo que demandaba, superior incluso a la compra de nuevos. Para 1924, se firmó un contrato con la Electric Boat Co., de New Jersey, para la construcción de dos sumergibles –debe leerse submarinos– de gran radio de acción: los *R*.[381] Los recursos para estas compras fueron aprobados por el Congreso mediante la creación del Fondo de Defensa Nacional de fecha 30 de enero de 1924.[382]

La necesidad de contar con estaciones de reparación y mantenimiento propias fue una prioridad para la Armada. La insistencia imperiosa de volver a contar con una factoría naval, que diera independencia a los trabajos necesarios para mantener en buen estado a los buques de la Escuadra, así como abaratar grandemente los costos que esto demandaba –que para aquellos años eran realizados por privados–, reflejó el disgusto que sentían muchos oficiales de depender para ello de terceros. La memoria del director del Material en 1921 es claro ejemplo de las muchas cosas que se encontraban fallando dentro de los equipos de las naves de la escuadra y de las gestiones que se vinieron haciendo para subsanarlas.[383]

---

[381] *Memoria que el Ministro de Marina D. Octavio Casanave presenta al Congreso Ordinario de 1924.* Lima: La Opinion Nacional, 1925, p. XXIII.

[382] SCHEINA, Robert. *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*, p. 162. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo tercero, pp. 538-541.

[383] "…[los torpedos] fueron trasladados de la Escuela Naval, al sitio donde se aloja la marinería en los bajos de la Casa *Harris* del Apostadero de San Lorenzo… han sido recorridos por el personal de la Estación de Sumergibles, quedando en estado aparente de utilización, no pudiendo definir su condición de arma de guerra por la falta de aparatos controladores y

Los buques obsoletos –como los sumergibles *Ferré* y *Palacios*– fueron dados de baja con el voto Consultivo del Consejo de Ministros, a través de una resolución suprema del 28 de setiembre de 1921, mientras que a los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* se les extendía su vida útil por razones de carácter inaplazables en el Servicio Oficial de Reparaciones del Canal de Panamá.[384] En estas instalaciones se les cambió el sistema de combustión, de carbón a petróleo, logrando aumentar su velocidad a unos 24 nudos –mayor que su velocidad original, de hacía 18 años–.[385]

---

tanques de experiencias… Para poder asegurar la eficacia de los torpedos se requiere la creación de un depósito de elementos suficientes para atender a las reparaciones y conservación de material, servicios que se instalarían en el Apostadero formando parte del proyecto de la futura Estación de Sumergibles". *Memoria que el Ministro de Marina, Dr. Lauro A. Curletti*, p. 26.

[384] La autorización para la reparación en Panamá se dio el 6 de junio a un costo aproximado de trescientos veinticinco mil dólares. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo tercero, p. 670. El 14 de agosto volvió el *Almirante Grau* de un periodo de reparación en Balboa. Esta comisión estuvo dirigida por el comandante Taffinder quien sobresalió *"arranging the most effective plan for carrying out the extensive repairs and alterations…"* (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p. 2 Archivo del IEHMP). GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo tercero, p. 690.

[385] En 1910, se publicó, en la *Revista de Marina* sobre las ventajas del uso del petróleo sobre el carbón. VALLADARES, Pedro. "El Petróleo y la Compañía Nacional de Vapores". *Revista de Marina*. Callao, 1910, número 35-36, pp. 306-313. En 1925, el capitán de corbeta ingeniero Alfredo Rabines, publicó nuevamente los beneficios para la Escuadra. RABINES, Alfredo. "La conversión de combustible en las unidades de la Escuadra". *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 4, pp. 541-554. En la transcripción del Mensaje presentado por el presidente Augusto B. Leguía al Congreso Ordinario de 1924, sostuvo que "se ha resuelto el cambio de sistema de combustibles de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, adaptándoseles para el consumo de petróleo. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1924, número 5, p. 626. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925*, pp. 72-73.

En relación a las compras navales, en diciembre de 1923 el Jefe del Estado Mayor propuso un programa de adquisición de unidades a los Estados Unidos que tendría una duración de cinco años. Esta propuesta contó con la aprobación del Ministro de Marina y del presidente Leguía, teniendo por objeto el asegurar una adecuada protección al territorio peruano y consistió en:

- 6 destructores de la clase *Chandler* (radio de acción de 5000 millas náuticas a 14 nudos. 35 nudos a máxima velocidad. Con cuatro montajes de 4" y 12 tubos lanzatorpedos)
- 6 submarinos del mejorado tipo *R* (radio de acción de 6000 millas náuticas a 10 nudos. 14 nudos a máxima velocidad sobre la superficie y 9.5 nudos en inmersión. Con un montaje de 3").[386]
- 25 hidroaviones para el entrenamiento, combate y bombardeo naval.
- Una base para los submarinos y destructores.[387]
- Torpedos, minas de defensa costera y bombas de profundidad.
- Munición para las unidades antes mencionadas.

---

[386] Intelligence Report 902-300, 21 December 1925 from C.H. Woodward. Policy-Strategy.p.2; en el Archivo del IEHMP.

[387] Resolución suprema Nro. 234 de fecha 21 de junio de 1926: "Siendo necesario para la mejor comprensión del significado entre Apostadero Naval y Base Naval, SE RESUELVE: Desde la fecha el Apostadero Naval de la Isla de San Lorenzo se denominará: Base Naval de San Lorenzo. Comuníquese, etc. Rúbrica del presidente de la República (Fdo.) Manchego Muñoz. "*The Electric Boat Company's engineers have arrived and are making the preliminary surveys in order to begin work as soon as possible on the new base at San Lorenzo Island* (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p.3; en el Archivo del IEHMP). La obra fue entregada al gobierno del Perú el 26 de setiembre de 1926. *Brief summary*, p.12. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927*, p. 113.

El Congreso aprobó la ley 4936 del 30 de enero de 1924, creando el Fondo de Defensa Nacional, que debía reunir los recursos para este ambicioso programa de adquisiciones.[388] Luego de un primer intento fallido de conseguir un préstamo con banqueros estadounidenses, se firmó el 6 de abril de 1924 un contrato con la Electric Boat Co. de New Jersey para la construcción de dos submarinos, la provisión de veinticuatro torpedos *Bliss-Leavitt* y la construcción de una completa Estación de Submarinos por un monto de $3'150,000 que serían pagados en cinco años.[389]

El contrato fue aprobado mediante Resolución Suprema del 11 de abril, siendo los gastos abonados con los fondos de la flamante ley N° 4936, así como los de la Asociación Pro-Marina que se hallaban en la Caja de Depósitos y Consignaciones.[390] Cabe precisar que la Electric Boat fue la principal contratista para la construcción de submarinos de la Armada estadounidense, teniendo durante la década de 1920 un relativo monopolio en esta clase de construcciones.[391]

Esta iniciativa preocupó sobremanera al gobierno de los Estados Unidos que acababa de aceptar ser árbitro en la cuestión limítrofe con Chile, pues este último podría considerarlo como un acto hostil hacia su país. Este proyecto de compras

[388] La ley N° 4480 (Fondos para la defensa nacional) de fecha 24 de enero de 1922 es la antecesora a la creación del citado Fondo de Defensa. Estableció un impuesto a la importación de artículos de lujo, como automóviles, perfumes y bebidas alcohólicas. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval…* tomo segundo, pp. 324-325.

[389] Intelligence Report 902-100, 18 December 1925 from C.H. Woordward. Policy-Programs; en el Archivo del IEHMP.

[390] GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo tercero, pp. 631-632.

[391] WEIR, G. E. "The Navy, Industry, and Conflicting Expectations: Fried Krupp of Essen and the Electric Boat Company, 1820-1925". En W. R. Roberts, & J. Sweetman (Ed.), *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Ninth Naval History Symposium held at the United States Naval Academy*. Annapolis: Naval Institute Press, 1991, pp. 365.

habría respondido al interés del presidente Leguía por tener algún nivel de presión en las negociaciones del plebiscito, como sostiene Scheina. El potencial incidente diplomático que evaluaron los agentes de la política exterior estadounidense terminó con la reducción del plan original a uno modestamente defensivo, tal como hemos visto.[392]

De hecho, es sugestivo que Leguía haya considerado la posibilidad de poder enfrentar bélicamente a Chile si la situación de defensa nacional que él propuso al final de su primer mandato (1908-1912) se hubiera mantenido: "No hay que engañarse. Solo habían dos soluciones: el arbitraje o la guerra … De haberse ejecutado el plan de defensa nacional que propuse en el curso de mi primer administración, la guerra habría podido hacerse con probabilidades de triunfar. Pero el plan se echó al olvido".[393]

Entre otros aspectos, Leguía se refirió a la construcción de ocho submarinos tipo *Holland* en los Estados Unidos. Esta gestión fue cancelada por falta de dinero durante la administración de Guillermo Billinghurst.[394]

Por otro lado, el ministro de marina doctor Celestino Manchego Muñoz, sostuvo al asumir el cargo que durante su gestión llevaría a cabo la construcción de una estación naval: "obra de necesidad inaplazable".[395]

Es así, que la Base Naval en la isla San Lorenzo fue inaugurada oficialmente por el presidente Leguía luego que fuera entregada por el representante de la Electric Boat Company y

---

[392] CHRISTENSON, Joel. "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period", p. 46.
[393] *Mundial*. Lima, 19 de junio de 1926.
[394] VEGAS GARCÍA, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, p. 291.
[395] *Mundial*. Lima, 3 de julio de 1925.

el encargado de dicha obra, el capitán de fragata Luis Aubry. Este, que había jugado un rol importante en la contratación de varios de los miembros de la misión naval, así como en estrechar las relaciones entre ambas armadas, pronunció un discurso que demuestra la gran inversión e interés que Leguía asignaba al ramo de Marina.

Esta Base –la mejor de su tipo en Sudamérica– tuvo capacidad para albergar a una escuadra tres veces mayor de la que se disponía en 1926, contando con ambientes idóneos para la investigación científica, la carena y el varado de las naves, manejo de máquinas, suministro de explosivos y combustible, pruebas de torpedos y periscopios, entre otros. En palabras de Luis Aubry, fue "un suceso extraordinario, capítulo importante en el vasto programa de resurgimiento nacional que ha concebido y labora nuestro digno mandatario".[396]

Por su parte, Leguía señaló: "Esta base naval y los submarinos de que he hablado, constituyen lo que yo llamaré los cimientos del futuro poder naval del Perú… Los planes de defensa no valen por su novedad sino por su ejecución… Eso pienso hacer yo, tratándose de nuestra incipiente fuerza naval".[397]

Luego de esta ceremonia, la Cámara de Diputados, a través del representante de Ucayali, Abraham A. de Rivero, comunicó al jefe de estado "el voto de aplauso que ese Cuerpo

[396] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, p. 665. Lo anecdótico del discurso, fue que Aubry agradeció a Leguía por haberlo enviado a estudiar ingeniería naval a la Universidad de Glasgow, en 1908. Sobre las características de cada compartimiento y salas de la Base Naval de la Isla San Lorenzo, léase "Base Naval de San Lorenzo. *Revista de Marina*. Callao, 1927, número 1, pp. 69-73. La Escuela de Torpedistas, instalada en San Lorenzo, fue creada mediante el decreto supremo N° 14 de fecha 18 de junio de 1928.

[397] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, p. 673.

Legislativo acordó tributarle como demostración de complasencia patriótica por el establecimiento de la Base Naval de San Lorenzo".[398]

Es interesante destacar el análisis estratégico realizado por C.H. Woodward para obtener los equipos y naves necesarias para la protección del litoral peruano, y cómo las tensiones ante un posible ataque-invasión de países vecinos influyeron al momento de presentar la ya mencionada propuesta de adquisiciones navales.[399]

> *Due to her geographical situation and her 1300 miles of coast line, Peru's major strategy is essentially naval; and as her life is wholly dependent upon outside resources, by the highway of the sea, her primary defense, therefore, should be on the sea. On account of gross neglect, lack of foresight, and misapprehension of the first principles of defense on the part of her military advisers, however, immediately after the Peru-Chile war (1879-83), Peru, instead of reorganizing her navy, –which should have been her first care– devoted her main resources to the army. Even should this country possess an army ten times its present size, it could not prevent an enemy's invasion without having command of the sea, or, at least, sufficient naval force to prevent the enemy obtaining such command, for, on account of the lack of railway (or even road) communications along the coast, it is impossible to transport troops to any threatened point without the aid and protection of war ships*.[400]

Woodward no se limitó a informar en secreto a su gobierno sobre estas consideraciones de estrategia y política naval acor-

---

398 *Mundial*. Lima, 8 de octubre de 1926.

399 "El dominio del mar no puede nunca ser alcanzado o mantenido sin buques de guerra… Con las fuerzas navales actuales, el Perú no puede dominar el mar ni siquiera obstaculizar o demorar una operación de invasión del enemigo". Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1923, número 6, p. 793.

400 Intelligence Report 902-300, 21 December 1925 from C.H. Woordward. Policy-Strategy. p. 1; en el Archivo del IEHMP.

des a los lineamientos de la misión naval,[401] también lo sostuvo en público y en presencia del presidente Leguía, ministros de Estado, legisladores y altos oficiales de las Fuerzas Armadas. La fecha fue el 27 de octubre de 1923, cuando se realizó –a iniciativa del departamento de Marina de los Estados Unidos y coincidiendo con el día de su Marina– una ceremonia de homenaje al contralmirante Miguel Grau. En la alocución hecha por el jefe de la misión naval, sostuvo, de manera cruda y directa, que la historia ya había dado caras lecciones sobre lo imprudente que es para un país marítimo, como el Perú, no prestar atención a su armada:

> [C]uando el Perú –debido a su falta de verdadera preparación para las eventualidades– fue obligado por su enemigo a aceptar la paz, y todo a causa de que los estadistas del país habían provisto solamente una marina pequeña, e incapaz, por lo tanto, de rivalizar con la enemiga. Conforme pasa el tiempo, después de una guerra, mucho es olvidado, y como la labor de la armada en tiempo de paz no es aparatosa, llama muy poco a la imaginación. El interés por la armada decae, por consiguiente, y los deseos de economía toman precedencia en la mente del estadista.[402]

Este pensamiento fue compartido por el capitán de corbeta Alfredo Bazo, quien publicó un artículo en la *Revista de Marina* señalando que el Perú debía ser socio estratégico de los Estados Unidos y apoyarlo en una futura guerra que surgiría –según su concepción– por el no cumplimiento de las Conferencias de Washington. "Busquemos la alianza de los EE.UU. ofreciéndole nuestro contingente para la próxima guerra"; culpando, con el mismo tenor de Woodward, a la falta de conciencia naval de los estadistas y políticos peruanos: "Una de

---

401 "*1. Educate and train personnel along U.S. Navy lines; 2. Encourage the use of standard material; 3. Foster friendly relations*". GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. 60.

402 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1923, número 6, pp. 789-790.

las causas principales de nuestra situación es el sentimiento de nuestra clase dirigente y pueblo en general, contrario a la idea de invertir en fondos de armamentos y material naval".[403]

La vasta franja costera, la escasez de óptimas vías de comunicación, la negligencia de anteriores consejeros en temas de defensa nacional, la absoluta incapacidad de defensa marítima, y la prioridad de contar con el dominio y control del mar, motivaron a Woodward a presentar este plan de adquisiciones defensivo-ofensivo.[404] Sin embargo, como ya vimos, esta propuesta fue variada por el ministro de Marina a una estrictamente defensiva para evitar que la Armada Peruana sea considerada por otras naciones con "*formidable militaristic tendencies or an intention to obtain supremacy in naval armaments*".[405]

La decisión de comprar destructores, submarinos e hidroaviones se debió a que Woodward entendía que la guerra del futuro se desarrollaría de forma simultánea sobre el mar,

---

[403] BAZO, Alfredo. "El Perú y la próxima guerra". *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 2, pp. 231-233. GRAY, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, p. 70.

[404] Durante los últimos años del segundo gobierno de José Pardo, el ministro de Guerra y Marina, La Fuente, sostuvo que: "Este incremento [progresivo de la marina] debe obedecer a un plan tranquilamente discutido y enérgicamente llevado dentro de un número fijo de años". Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 607. "El Perú no desea ni necesita una flota poderosa con propósito de agresión; pero sí, necesita absolutamente una Marina moderna… para defender sus costas…". GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina, p. 441.

[405] Intelligence Report 902-300, 21 December 1925 from C.H. Woodward. Policy-Strategy.p.1; en el Archivo del IEHMP. Sin embargo, hubo oficiales anónimos que promovían el armamentismo ofensivo. EUCROIX. "Programa Naval del Perú". *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 3, pp. 283-288. Al respecto, Quiroz sostiene que la política de rearme se dio a raíz de a cuestión de Tacna y Arica. QUIROZ, Alfonso W. "*Historia de la corrupción en el Perú*, p.231.

debajo del mar y en los aires.[406] La cantidad y tipo de unidades navales que se pensaron adquirir no respondía al mero azar, sino a un estudio de la real situación geográfica y portuaria (logística) del espacio donde se desarrollaría el posible teatro de guerra.[407] Esto llevó a Charles G. Davy a sostener de que: "Con la adquisición de nuevas unidades, confiamos en que se desarrolle nuestra política naval, de acuerdo extricto [sic] con las necesidades estratégicas".[408]

La céntrica ubicación del principal puerto del Perú, el Callao y la carencia de otros puertos con una adecuada capacidad de apoyo logístico en caso de guerra, obligó a decidirse por unidades con gran autonomía y alta velocidad, que pudiesen ser compradas con el presupuesto asignado.[409]

---

406 Esta fue la enseñanza de la Primera Guerra Mundial: "*By 1918 naval warfare had become a three-dimensional exercise, with aircraft operating above the ocean's surface and submersibles below it*". PALMER, Michael A. *Command at Sea. Naval Command and Control since the Sixteenth Century*. London: Harvard University Press, 2007, p. 251. En efecto, Leguía en su Mensaje al Congreso de 1926, sostuvo que "El Gobierno pone en él [Servicio de Hidroaviación] especial esmero, teniendo en cuenta el importante rol que desempeña esta nueva arma en la defensa nacional" *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1926*, p.101.

407 Este planeamiento estratégico no era novedad en la Armada Peruana, pues ya en 1917 el director de la Escuela Naval, capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, había sostenido que: "Debemos tener, también en cuenta, las enseñanzas que se desprenden del conflicto mundial que se desarrolla actualmente. Ellas nos dicen que nuestra flota futura debe estar formada por sumergibles e hidroaviones…".Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 604.

408 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 6, p. 817.

409 El capitán de corbeta Barandiarán propuso la creación de tres bases navales –Paita, Callao e Islay–, dándole prioridad a la del sur. BARANDIARÁN, José F. "Bases Navales del Perú". *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 4, pp. 456-457. Intelligence Report 902-300, 21 December 1925 from C.H. Woodward. Policy-Strategy.p.2; en el Archivo del IEHMP.

La composición de esta nueva flota fue escrita en doce puntos a propuesta de Woodward. La composición consideraba destructores, submarinos e hidroaviones. Recordemos lo que sostuvo en el discurso pronunciado el 27 de octubre de 1923: "El beligerante que llega a tener éxito en cortar las comunicaciones marítimas del enemigo, llevándolo al agotamiento, y que priva al adversario de la posibilidad de usar el mar para el transporte de sus tropas, conservando él la libertad de hacerlo, alcanza objetivos esenciales".[410]

Estos principios asignaron misiones y doctrinas a cada elemento de la guerra: fuerza aérea (obtener el control del espacio aéreo), cruceros (apoyar y proteger a los destructores), destructores (destruir a los buques enemigos utilizando torpedos y cañones) y submarinos (destruir a los buques enemigos utilizando torpedos). Estos principios fueron:

1) *Concentration of superiority of force at point of contact.*
2) *Make point of contact the main objective, or what leads to it.*
3) *Annihilation of enemy main fleet is main objective.*
4) *Use vigorous offensive methods for gaining and destroying main objective, regardless of risk.*
5) *Keep forces tactically concentrated and maintain communication.*
6) *Strike initial blow, if possible, in order to surprise enemy and upset his plans.*
7) *Take advantage of any weakness of enemy, striking quickly, hard and continuously.*
8) *Gain advantage of wind, sea, light and visibility conditions.*
9) *Co-ordinate units in seeking, reaching and striking main objective.*
10) *Thorough indoctrination of command, recognizing fully initiative of subordinate commanders.*

[410] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1923, número 6, p. 791.

11) *Follow up success with indefatigable activity until enemy captured or destroyed.*
12) *Will to win*.[411]

Durante la ceremonia de izamiento del pabellón peruano en el *R-2*, el capitán de fragata Enrique Monge –presidente de la Comisión de supervisión de construcción de los nuevos submarinos– sostuvo que:

> Es el comienzo de una nueva era de resurgimiento para nuestra Armada, es el primer peldaño del plan elaborado inteligentemente por nuestra Misión Naval Americana y convertida en hecho real y tangible por la acción decisiva del Presidente del Perú, Don Augusto B. Leguía, quien dándose cuenta que la Marina es el primer baluarte de la defensa del País, ha puesto todas sus energías en la realización de este plan.[412]

En cumplimiento del Plan Naval vigente, se ordenó la construcción de otros dos submarinos gemelos a los *R1* y *R2*.[413] Los miembros de la misión sostuvieron que fue el Presidente quien autorizó el plan propuesto por la Electric Boat Company para la adquisición de los dos submarinos adicionales.[414] Estos fueron los *R3* y *R4*, que fueron lanzados al mar el 21 de abril y el 10 de mayo de 1928, respectivamente, arribando al Callao el 5 de noviembre de ese año bajo el mando del presi-

---

411 Intelligence Report 902-400, 21 December 1925 from C.H. Woordward. Policy-Tactics.p.2; en el Archivo del IEHMP.

412 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, p. 661.

413 Estos dos nuevos submarinos ya se encontraban en un avance de más del 50% de construcción para 1927. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio*, pp. 48-49. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927*, p 112.

414 "*In September, 1926, The President approved the plan submitted by the Electric Boat Company for the purchase of two more submarines similar to the R-1 and R-2*" *Brief summary*, p.11.

dente de la Comisión de supervisión de construcción, capitán de fragata Tomás M. Pizarro.[415]

El presidente Leguía llegó a sostener que "[el] resurgimiento [Armada Peruana] lo definen, en forma inequívoca, las nuevas adquisiciones, la inteligente labor de la misión Norteamericana, entusiastamente secundado por nuestro personal; la elevación del nivel técnico y moral de este; así como el esfuerzo de mi gobierno por mejorar su situación económica".[416]

Sin embargo, hubo oficiales peruanos que no estaban de acuerdo con el plan de adquisiciones que se venía ejecutando. Bajo el seudónimo *EUCROIX*, uno de ellos sostuvo, a raíz de la compra de los dos primeros submarinos tipo *R*, que tales gastos no eran los que se requería hacer en un país como el Perú, señalando que el argumento de que esta arma es la adecuada para los países pobres no era cierto. Propuso la compra de buques de superficie criticando el plan defensivo-ofensivo y sosteniendo que "…un pueblo que piensa únicamente en defenderse, es un pueblo ya derrotado antes de la acción".[417]

En relación al entrenamiento operativo de las unidades navales, el Servicio de Comunicaciones tuvo una actuación dinámica, realizándose instrucción radiotelegráfica, destellos, semáforos y señales. En efecto, en 1925, dos estaciones telegráficas Duplez habían sido instaladas y puestas al servicio

---

[415] *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928*, p. 117; GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, p. 63.

[416] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 6, pp. 823.

[417] EUCROIX. "Nuestro Anhelo". *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 4, p. 479. La respuesta vino de otro anónimo, JULIAN. "La importancia del Submarino". *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, pp. 547-551.

del Ministerio de Marina, una en la Escuela Naval y otra en la isla San Lorenzo.[418]

El especial interés en estos ejercicios pudo deberse a la lección aprendida por los estadounidense en su apoyo a la armada británica durante la Gran Guerra, pues estos les hicieron notar que los alemanes utilizaban las comunicaciones inalámbricas sin medidas de control y seguridad, ocasionado la delación de sus intenciones, movimientos, composición de fuerzas y posición.

Para 1924 las instrucciones de guerra de la Marina de los Estados Unidos enfatizaban la reducción de las radiocomunicaciones. Para evitar la incomunicación entre las unidades de la flota, en estos casos extremos, "*an American battle fleet would be deployed in a series of concentric rings, not simply to achieve what could be viewed as defense in-depth but, more important, so that information could be passed by visual signals –flags or lamps– from ship to ship*".[419] Como se aprecia, los miembros de la misión se encontraban al tanto de lo último en entrenamiento y doctrina de su país, aplicándolo en la Escuela Naval del Perú.

La implementación de los entonces sofisticados equipos de telecomunicaciones a cargo del Servicio de Comunicaciones Navales –dependiente del Estado Mayor, pero ubicado físicamente en la Escuela Naval–, se tradujo en el énfasis que se

[418] En 1925 se crearon las oficinas de Comunicaciones e Informaciones adjuntas al Estado Mayor. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925*, p. 71. En mayo de 1925, Charles Gordon Davy fue asignado –en adición a sus funciones– como jefe de la Oficina de Comunicaciones Navales. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 229. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925*, p. 12.

[419] "*Among the world's navies studying the 1914-1918 conflict, pondering the future of naval warfare … Because Americans, and their navy, had been in the forefront of wireless development, they had early on recognized its potential as a new element in the command and control equation*" PALMER, Michael A. *Command at Sea. Naval Command and Control since the Sixteenth Century*, pp. 52 y 255.

dio a la educación tecnológica de los cadetes navales quienes tenían en las instalaciones de la Escuela Naval los equipos de comunicaciones traídos desde los Estados Unidos, e incluso, algunos desarrollados en los mismos talleres de la Escuela –por ejemplo un receptor de onda corta– "que recibió el broadcasting de Pittsburgh".[420]

Por otro lado, la instalación de radio de la Escuela recibía las señales horarias desde Washington y Annapolis, con las cuales comparaba diariamente sus cronómetros patrones y retransmitía a la comunidad la señal horaria a las 1200 horas.[421]

Mediante el decreto supremo del 6 de setiembre de 1926 se reorganizó la escuadra en dos divisiones:[422] Cruceros: B.A.P. *Almirante Grau* B.A.P. *Coronel Bolognesi* y B.A.P. *Teniente Rodríguez*; y Submarinos: B.A.P. *Lima* B.A.P. *R1* y B.A.P. *R2.*[423]

A inicios de 1926 el jefe de la misión naval fue citado por el inspector general del Ejército, general Wilhem Faupel, para estudiar el estado de la defensa de costa.[424] El estudio arrojó

---

420 *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio*, p. 34.

421 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 3, p. 293. En 1930 se creó la Escuela de Radio Electricistas de la Armada, anexa a la Escuela Naval del Perú y bajo la dirección del capitán de corbeta Guillermo Thornberry. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1930, número 3, p. 342.

422 "*In September, 1926 the designation Comandante General of Division was changed to Comandante General of the Squadron*". *Brief summary*, p.10.

423 Con motivo de la adquisición de los submarinos *R1* y *R2*, la Cámara de Diputados aprobó, el 31 de diciembre de 1926, dos mociones, una dirigida al presidente Leguía por el "alto significado que tiene este suceso desde el punto de vista de la defensa nacional" y la otra moción a las dotaciones de estas naves que constituyen "la base del resurgimiento de nuestra Marina de Guerra" *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio*, p. 43.

424 De origen alemán, fue contratado en 1927 por el presidente Leguía como inspector general del Ejército, el puesto de más jerarquía en esa institución. COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 49. La contratación de Faupel fue el resultado de la no renovación del contrato a los miembros de la Misión Militar francesa en 1925. La denominada

que las defensas del Callao eran inapropiadas por obsoletas y encontrarse mal situadas. La propuesta presentada por la Armada al presidente Leguía se encontraba en estudio para mediados de 1926 y fue enviada por el jefe de la misión a la Oficina de Inteligencia Naval de los Estados Unidos, pidiendo estimar la construcción de unas fortificaciones en la isla San Lorenzo. Mientras tanto, se conformó una junta para que estudiase el caso lo más cuidadosamente posible.[425]

En lo que respecta a los logros de la misión durante el año de 1928, estos se encuentran repasados en el informe elevado a la oficina de Inteligencia Naval, constando de:[426]

A. *A large increase of re-enlistment over last year*
B. *The establishment of an apprentice school at the Naval Academy.*
C. *The establishment of a torpedo school at the Naval Base.*
D. *Much improvement in gunnery exercises and engineering performances.*
E. *Improvement of the Navy ration.*
F. *Standardization and quality of enlisted men's uniforms.*
G. *Training of personnel for the submarines R-3 and R-4.*
H. *The establishment of a naval-commercial air service between San Ramon and Iquitos.*
I. *The commencement of an aerial survey of the coast, river and mountain country.*
J. *The acquisition of land in the vicinity of the Naval Academy, and the construction of a new reinforced concrete building for the Naval Cadets and apprentice school.*

Durante este año se renovaron los cargos de director de Administración, jefe de la Escuela de Hidroaviación, y asesor

Misión alemana en el Ejército duró hasta 1929. MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno*, pp. 51-52.

425 *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1926*, p. 103. *Brief summary*, p.14

426 *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928*, pp.118-123.

técnico de Artillería, siendo asumidos por los capitanes de fragata John J. Luchsinger –duró siete meses en el cargo, debido a que falleció en la clínica Anglo-Americana de Bellavista el 8 de agosto de 1928–, Ben Harrison Wyant y el teniente coronel de ingenieros Richard C. Moore, respectivamente.[427]

Las operaciones administrativas y operativas de la Armada se desarrollaron con regularidad. Además de las pruebas en el mar de los submarinos *R3* y *R4* en New London, Groton, se modificó los antiguos torpedos Schneider y Whitehead, logrando disparar estos últimos desde los tubos lanzatorpedos del *Teniente Rodríguez*.

Las divisiones de cruceros y submarinos realizaron el ya usual crucero de verano, llegando en esta ocasión hasta la Zona del Canal, en Panamá. En este viaje los cadetes navales hicieron prácticas de artillería y torpedos. Además, se hicieron preparativos para un crucero de primavera, cuya prioridad fuese los ejercicios de artillería.

Un accidente que pudo terminar en desgracia y dejar a la nueva escuadra sin dos de sus unidades, fue el ocurrido durante el crucero de verano de este año, cuando el submarino *R-2*, bajo el mando del capitán de corbeta Joaquín Sevilla y el asesoramiento del miembro de la misión naval estadounidense capitán de corbeta Burnett, colisionó con el *Almirante Grau*. La causa de esta colisión fue un error de Burnett en la medición de la distancia al crucero.[428]

La rápida reacción de Sevilla –"ordenó emergencia atrás y zafarrancho de colisión"– evitó mayores consecuencias, pese a lo cual el submarino impactó al crucero por efecto de la iner-

[427] Ibídem p.116.

[428] Irónicamente, en 1929, Burnett publicó el Manual de ataque de submarinos. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 1, pp. 76-84, p. 84.

cia, ocasionando la inundación del compartimento de máquinas del crucero. El forado en el casco del crucero fue sellado desde afuera por el alférez de fragata Emilio Barrón, evitando así un riesgo mayor.[429]

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, capitán de fragata Arturo Jiménez Pacheco, teniente segundo Emilio Barrón y los marineros Pedro Candiote Sarabia, Emilio Delgado Tumes y Miguel Magam, siendo entregada por el presidente Leguía durante la clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú de 1929.[430]

Un hecho de singular significado y que demuestra los estrechos lazos entre los Estados Unidos y el Perú de la Patria Nueva fue la visita que hizo el 5 de diciembre el presidente electo de aquel país, Herbert Clark Hoover. Su arribo se produjo a bordo del acorazado *Maryland*, siendo recibido por el presidente Leguía, el jefe de la misión naval, contralmirante A. Howe, y el jefe del Estado Mayor de la Escuadra, capitán de fragata Héctor Mercado. Los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* escoltaron al *Maryland* tanto a su llegada como a su salida rumbo al sur.[431]

Volviendo al ámbito operativo, la División de Submarinos –dependiente de la Comandancia General de la Escuadra–, bajo del mando del capitán de navío Tomás Pizarro, zarpó el 7 de julio hacia Balboa con la finalidad de realizar la primera

---

[429] GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, pp. 63-64.

[430] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 5, p. 460. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 6, pp. 646-647.

[431] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 6, pp. 614-615.

carena de los cuatro submarinos, volviendo al Callao el día 25 del mismo mes.[432] Por su parte, los buques de la División de Cruceros fueron carenados en el dique de la Compañía Peruana de Vapores y Dársena, alistándose para el crucero de primavera que se llevó a cabo entre el 4 y el 19 de setiembre.

El Servicio de Hidroaviación de la Armada

Desde los primeros años del Oncenio, Leguía comprendió que el nuevo contexto de la guerra naval no sólo significaba el dominio de la superficie del mar, sino también del aire y de sus profundidades. Para esto, y con el asesoramiento de los miembros de la misión naval, decidió comprar elementos de ambas ramas dentro del "plan de defensa marítima".[433]

La compra de hidroaviones y aeroplanos requirió 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.[434] Al día siguiente se creó la Escuela de Hidroaviación, en el puerto de Ancón[435] bajo el mando del capitán de corbeta asimilado Juan Leguía y Swayne, quien señaló haber perteneció a la Real Escuadrilla inglesa de aviación durante la Primera Guerra Mundial.[436]

---

[432] En 1930 se creó –a iniciativa del capitán de navío Tomás Pizarro– la Escuela de Submarinos a bordo del B.A.P. *Lima*, destinada a "preparar teórica y prácticamente en los conocimientos especiales del arma, al personal superior i subalterno no calificado en esta especialidad. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1930 número 5, pp. 454-455.

[433] *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1922*, p.26.

[434] GARAYCOCHEA, *Legislación Naval,* p. 162.

[435] *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1920*, p. XXVI. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1921 número 1, p. 115.

[436] En una entrevista a la revista ilustrada peruana *Mundial* de fecha 29 de febrero de 1921, en Talara, sostuvo que había aprendido a volar en los

La Escuela contó con doce alumnos y cinco especialistas norteamericanos, quienes junto a la casa Batchelor y Cía. lograron poner en funcionamiento los hangares y varaderos de la Escuela en Ancón mientras se establecía una base de hidroplanos en la isla San Lorenzo respondiendo a consideraciones técnicas y geográficas expuestas por oficiales como el teniente primero José Barandiarán.[437]

Los seis hidroaviones tipo Gaviota Curtis, con motores de 150 caballos de fuerza, fueron utilizados para entrenar a los aspirantes a pilotos en artillería aérea, telegrafía inalámbrica, fotografía y bombardeo; al igual que los dos aeroplanos Curtis y los dos hidroplanos franceses.[438]

Estados Unidos de Norteamérica, pero que fue en el ejército inglés donde aprendió el manejo de las máquinas durante tres meses. ZULANA. "Reportaje a Juan Leguía". *Mundial*. Lima, 24 de marzo de 1921.
Véase también GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida.* s.f., p. 60; COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 46 y Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1920, número 2, p. 252.

[437] Los tenientes segundo José Estremadoyro Navarro y Julio Ontaneda Menacho, los alfereces de fragata Carlos Zegarra y Armando Zamudio, y los guardiamarinas Carlos Washburn, José Villanueva, Carlos Huguet, Guillermo Cornejo, Carlos Hildebrant, Enrique Van Hert, Augusto Correa e Ismael Pro fueron los alumnos en 1921. GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, p. 61. La selección del personal de guardiamarinas como 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 mínimo de un año de servicios. La construcción de dos hangares, plataforma anterior y de la vía de deslizamiento para la Escuela de Hidroaviación tuvo un costo de Lp. 6.480.0.00. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, pp. 85-88. Véase BARANDIARÁN, José F. "Nuestro servicio de aviación". *Revista de Marina*. Callao, 1923, número 6, pp. 717-722.

[438] *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti*, p. 37. El 14 de enero de 1924, tres motores K-6 de 150 HP, de estos aviones fueron vendidos a Elmer Faucett por un monto de Lp. 500.0.00 GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo tercero, p. 662.

La creación del Servicio de Hidroaviación –Cuerpo de Aviadores Navales– requirió 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; y del teniente del Cuerpo de Infantería de Marina estadounidense Benjamin Reeswerber, quien junto a Evan Luther Evans, Graham S. Masson (estadounidense) y Walter C. Simon (inglés), fueron asimilados como tenientes primero.[439]

Esto demuestra el reforzamiento de la influencia profesional de Estados Unidos en el Perú, creándose una réplica organizativa, técnica y administrativa de la aviación naval estadounidense; fuerza que ya se situaba en un espacio estratégico importante en la guerra naval del periodo de entre guerras.[440]

No se adquirieron nuevas unidades aéreas hasta 1924, pero se mantuvo la regularidad de los vuelos de los oficiales alumnos, quienes contaron con publicaciones traducidas del inglés como por ejemplo el *Manual of Hydro-aviation*, *Regulations of the School of Hydro-aviation* y *Rules for Gunnery Exercises*.[441]

---

[439] GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, pp. 197-198, 230-234 y 240. De igual forma se contrató el servicio del capitán de corbeta de la aviación inglesa Frederick Barr. El contrato fue firmado por Frank Freyer en representación del Estado peruano y el citado oficial inglés. El contrato sólo duró 21 días por incumplimiento del mismo por parte de Barr. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo segundo, pp. 474-477.

[440] Cabe destacar que, durante este año, oficiales de otros países fueron contratados y asimilados, como fue el caso del teniente Paul Moisseff Muspratt, de la Armada Rusa –oficial instructor de artillería, su contrato se firmó el 9 de agosto de 1920 y se canceló el 18 de mayo de 1921– y el maquinista de primera clase de la marina mercante italiana Miguel Tauro –se asimiló con el grado de capitán de corbeta– GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, pp. 333 y 469. Anteriormente, en 1911, había sido primer maquinista del transporte *Iquitos*.

[441] Davy informó a la Oficina de Inteligencia de su país que la construcción de la base aérea en Ancón –bajo la dirección de Grow– iba progresando

En el desarrollo de las adquisiciones aeronavales, 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 corbeta de la misión naval estadounidense Harold B. Grow.[442]

En efecto, luego de hacer un recuento histórico sobre la importancia de dominar el mar, seguido de una apreciación actual del potencial de la Armada Peruana –en proceso de expansión, reconstrucción y reorganización–, que la hacía acorde al uso de las aeronaves, Grow expuso los beneficios de esta:

> [F]ormidable arma… tan esencial para una flota u organización de defensa naval… Es el arma de más rápida construcción… En la opinión del que escribe estas líneas, es un arma excepcionalmente aplicable al problema de la defensa de este país… podría fácil y rápidamente subsanar la deficiencia

satisfactoriamente. En relación a los vuelos de los alumnos, estos se realizaban en H.S. boat N° 130 y en el Seagull N° 115 (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p.2 Archivo del IEHMP). *Brief summary*, p.8.

[442] Harold Grow continuaría en la jefatura del Servicio de Hidroaviación. Cabe destacar que en setiembre de 1926 se creó el Servicio Aéreo al Oriente del Perú con dos objetivos principales: patrullar 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 fueron realizados con máquinas aéreas iguales a los que usaron los pilotos Charles Lindbergh y Clarence Chamberlin en sus raids desde EE.UU. a Europa. El 20 de setiembre se organizó el Servicio de Hidroaviación en el Departamento de Loreto. El 27 de diciembre de 1926 –a sugerencia del jefe de la misión naval estadounidense, capitán de navío A.G. Howe– se renovó el contrato del Lieutenant Commander Harold B. Grow –había renunciado a la Armada estadounidense y ahora era parte de la Fuerza de Reserva de dicha marina– como miembro de la Misión Naval (Anexo al despacho Nro. 213 del 14 de febrero de 1929 del Embajador de los Estados Unidos de Norteamérica, Alexander Moore al Secretario de Estado; Archivo del IEHMP).

existente en las fuerzas de la defensa naval, con gasto mínimo de dinero.[443]

Incluso, llegó a sugerir el uso de portaviones –bases para los escuadrones móviles–, debido a la existencia de buques –no indica cuáles– que con algunas modificaciones estructurales podrían ser utilizados como tal. Argumentó su propuesta sosteniendo que las ventajas serían que el personal de aviación estaría en permanente contacto con los de la flota, habría un control central, se necesitaría poco personal y se lograría una gran movilidad en conjunto.[444]

Por su parte, el concepto que el ministro de Marina Octavio Casanave tuvo del potencial de la aviación naval, en un país de extenso litoral como el Perú, llevó a que solicitara al gobierno el aumento de partidas para la renovación de los equipos y de hidroplanos. El potencial militar del componente aéreo también fue percibido por el Ministerio de Guerra, quien logró que se le traspase la dirección de la Escuela; pero por razones de funcionalidad en las áreas administrativas y técnicas, ésta volvió a la Armada el 9 de noviembre de 1923, quedando bajo el control del Estado Mayor General de Marina.[445]

El primer resultado de esto fue la adquisición de tres hidroaviones de entrenamiento tipo NB-1, con enfriamiento Wright –propuesto por Harold B. Grow– a la Boeing Airplane

[443] "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 una influencia capital". GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina". *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 4, pp. 441- 442.

[444] GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina", p. 444.

[445] *Memoria que el Ministro de Marina D. Octavio Casanave*, p 91.

Company, de Seattle, Washington, por un monto de $ 50,000, depositados en la sucursal peruana del National City Bank.[446]

En relación al estado de alistamiento de la hidroaviación, Woodward 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 Harold B. Grow, quien también era director de la Escuela de Hidroaviación.

Contó con el apoyo de dos ex pilotos navales estadounidenses, contratados como civiles.[447] Esta designación significó que la aviación naval pasó formalmente a órdenes de la misión naval, debido a que antes –bajo el mando de Leguía Swayne– estuvo integrada por extranjeros contratados de manera independiente.[448]

La necesidad de formar técnicamente a oficiales peruanos en el mantenimiento de los hidroaviones llevó a enviar a un capitán de corbeta (ingeniero) a capacitarse en Estados Uni-

---

[446] Resolución suprema de fecha 7 de julio 1924. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval*, tomo tercero, p. 689. Sobre la propuesta de Grow véase: GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina". *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 4, p. 448.

[447] El 21 de enero de 1924 fue nombrado jefe del Servicio de Aviación de la Marina y de la Estación de Hidroaviación de Ancón. GARAYCOCHEA, León. *Legislación* Naval, tomo tercero, p. 515. Grow fue parte del Buró Aeronaval organizado en 1922 por el capitán de navío USN William Moffett. MASTERSON, Daniel. "La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920", p. 133. Entró a la Aviación en 1918, siendo oficial de armamaento del "Grupo de Bombardeo del Norte" durante la IGM. Obtuvo el record mundial de duración de vuelo en un hidroplano –21 horas 12 minutos–. De enero de 1920 a 1923 sirvió en las escuadrillas aéreas de la flota de acorazados. Fue considerado una autoridad en el empleo táctico de la aviación, tanto para el ataque como para la defensa. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1924, número 1, pp. 114-115.

[448] COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 46.

dos. Estuvo dos años en la Estación Aeronaval de Hampton Roads y continuó su perfeccionamiento teórico en el Massachusetts Technological Institute (sic) (MIT). Grow había sostenido que el personal necesario para pilotear la "Fuerza Naval Aérea, debe de ser gente de mar… deben conocer navegación… ser particularmente muy buenos artilleros, deben conocer las bombas y cómo emplearlas, deben ser tácticos… además ser ingenieros de primera clase".[449]

Para 1925 se encontraban en instrucción seis oficiales egresados de la Escuela Naval y otros seis procedentes de la reserva, todos los cuales debieron pasar por las mismas pruebas exigidas en la Marina de los Estados Unidos.[450] Cabe anotar que, para Woodward, ninguno de los oficiales peruanos involucrados en la Aviación Naval destacaban por sus cualidades técnicas, y que más bien se encontraban en la media profesional.[451]

Es así que se requirió de una mayor presencia de especialistas estadounidenses, traduciéndose en una modernización general de la Armada. El parte de las aeronaves fue el siguiente:

A. Tres *Boeing* para entrenamiento.
B. Tres *B.N.1* –con motor J-4– en excelentes condi-

[449] GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina", p. 451.

[450] Se debe de agregar a los cadetes de 5to año de la Escuela Naval, quienes en lugar de ir al Crucero de Verano, fueron enviados tres meses a la Escuela de Hidroaviación de Ancón. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 6, p. 819. Sobre los cursos –con mayor énfasis en conservación de máquinas, artillería aérea y motor– y rutina de los cadetes en dicha escuela, léase ARGUMEDO, Carlos P. "Periodo de entrenamiento de los cadetes navales en la Escuela de Hidroaviación". *Revista de Marina*. Callao, 1927, número 1, pp. 74-80. Mediante decreto supremo se creó el Cuerpo de Reserva de Hidroaviación para el alistamiento y entrenamiento en esta rama de la Armada.

[451] Intelligence Report 906, 29 December 1925 from C.H. Woodward. Aviation-Various.p.1; en el Archivo del IEHMP.

ciones, excepto por sus motores, que se encontraban al límite de su vida útil.

C. Cinco *HS-2-LS*, monomotor, utilizados para entrenamiento en bombardeo, navegación y vigilancia.[452]
D. Dos *Curtis Seagulls*, utilizados para instrucción

Además, se había ordenado la compra de dos bombarderos *Douglas* que se sumarían a los planeados 24 hidroaviones.[453]

Por otro lado, ajeno a la cuestión de la guerra aeronaval, el Servicio de Hidroaviación sirvió de "punta de lanza" para abrir una ruta aérea a la selva que uniría Lima, La Merced, San Ramón, Masisea, Contamana e Iquitos. En cada una de estas localidades se establecieron facilidades y se llevaron a cabo más de 200 vuelos en la zona.[454]

El capitán de navío Harold B. Grow escribió una carta, publicada en la *Revista de Marina*, contando las peripecias y adversidades que tuvo que pasar, junto al teniente Alvariño, quien iba como observador durante su primer vuelo de explo-

---

[452] Harold B. Grow sostuvo el objetivo de las aeronaves: "exploración, bombardeo, combate y comunicación. GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina", p. 445.

[453] Intelligence Report 906, 29 December 1925 from C.H. Woodward. Aviation-Various.p.2-3; en el Archivo del IEHMP. Recomendado por Grow, quien sostuvo que:"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". GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina", pp. 448-449.

[454] También se realizaron vuelos hacia San Pablo, Yurimaguas, Requena, Dos de Mayo, Tierra Blanca, Huancayo, Orellana, Río Napo, Auquimarca, Huancabamba, Oxapampa entre otras localidades de la zona. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928*, p. 123. Sobre el estudio de las rutas, las posibles bases, así como de las pruebas de vuelo. Léase TUDELA Y DE LAVALLE, Hernando. "Implantación del Servicio de Hidro-Aviación en el Departamento de Loreto". *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, pp. 595-630.

ración. Su propósito era hallar la ruta aérea más segura hacia Iquitos despegando desde San Ramón:

> En esta desesperada lucha con la inclemencia del tiempo perdimos más de una hora y la gasolina principiaba a escasear; estábamos sobre regiones desconocidas, con chubascos de agua, vientos duros, etc.; por todo lado, sin poder encontrar sitio apropiado para aterrizar e imposibilitados de regresar a Masisea".[455] (Al final, lograron arribar a San Ramón).

Asimismo, refiere la impresión del vuelo del hidroavión por caseríos habitados por nativos, quienes creyeron "que había llegado el momento del juicio final, dedicándose a hacer amargas lamentaciones, rezando fervorosas súplicas y plegarias. Los indios llaman al avión *Alamendotzi* que quiere decir cosa grande que vuela".[456]

En Auquimarca, sobre el río Paucartambo, estuvieron dos días a la espera de 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 al avión".[457] Finalmente, mediante el decreto supremo N°11 de fecha 28 de mayo de 1928, se creó la primera escuadrilla de reconocimiento (Servicio Aéreo de la Montaña), de forma independiente de la Base y Escuela de Hidroaviación de Ancón.[458]

---

455 GROW, Harold. "Exploración aérea sobre la Montaña del Perú (extracto de una carta)". *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 2, pp. 187

456 Ibídem, p. 188.

457 Ibídem, p. 189. Estos logros fueron aplaudidos por el Agregado naval del Perú en Italia, reconociendo que "todo se debe a la inteligente e incansable labor del Comandante H.B. Grow, obra que responde en absoluto a las necesidades estratégicas i comerciales de la Aviación Peruana" [sic] MONGE, Enrique. "Creación de un Cuerpo Aeronaútico". *Revista de Marina*.Callao, 1929, número 6, p. 503.

458 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 3, p. 296.

Un año más tarde, el 29 de octubre de 1929, el teniente primero José Estremadoyro Navarro realizó, a bordo del hidroavión *1-R-2*, un vuelo que unió Iquitos con Moyobamba en tan sólo cinco horas. El 19 de diciembre logró unir, en cuatro horas, Iquitos con Puerto Maldonado. Este hecho fue gratamente felicitado por el entonces inspector general de Aeronáutica del Perú, el ya referido capitán de navío Grow.[459]

La caída de Leguía y el término de la primera fase de la Misión Naval estadounidense

La situación para los países latinoamericanos luego del "jueves Negro" de Wall Street –24 de octubre de 1929–, fue dura y desastrosa en el aspecto económico, produciendo sendas crisis sociales y políticas. Presidentes como Ibáñez en Chile, Irigoyen en Argentina y Leguía en Perú sufrieron las consecuencias de tener la economía de sus países profundamente dependientes a la de la Gran Nación del norte.[460]

En el caso peruano, la primera acción contra la Patria Nueva fue llevada a cabo por el teniente coronel Luis M. Sánchez-Cerro.[461] El pronunciamiento se inició el 22 de agosto en la ciudad de Arequipa, ocasionando que en pocas horas se formasen y desintegrasen dos gabinetes ministeriales –uno formado por Leguía e integrado sólo por militares, y otro presidido por el jefe del Estado Mayor del Ejército, general Manuel María

---

459 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 6, pp. 638-640.

460 HOOPER LOPEZ, René. *Leguía*, p. 184.

461 ALZAMORA, Carlos. *Leguía, la historia oculta. Vida y muerte del Presidente Augusto B. Leguía*, p. 88.

Ponce–, así como una fuerte división dentro del ejército que generó "una anarquía única en el presente siglo".[462]

Estos hechos crearon un problema a la misión naval, pues algunos de sus miembros se vieron implicados. La Embajada de los Estados Unidos informó, vía telegrama, a la Secretaría de Estado –bajo la dirección de Henry L. Stimson, durante la administración de Herbert Hoover– que los marinos, como cualquier ciudadano estadounidense, debían abstenerse de participar en cualquier bando de la insurrección iniciada en Arequipa.[463]

El gobierno prohibió el tráfico marítimo y aéreo en el puerto de Mollendo y en la ciudad de Arequipa, enviando al sur una Fuerza de Tarea comandada por el capitán de navío Tomás Pizarro –de tendencia favorable a la obra de Leguía–, compuesta por el *Coronel Bolognesi*, el *Lima* y los *R-3* y *R-4*, para aplacar a los sublevados.[464] Sin embargo, no pudieron hacer efectiva su misión pues durante su tránsito renunció Leguía y se estableció una Junta de Gobierno que ordenó el retorno de las naves.[465]

---

462 VILLANUEVA, Víctor. *Así cayó Leguía.* Lima: Retama S.R.L., 1977, p. 86. Ponce había sido ascendido a general de brigada en 1929.

463 UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*... p. 720. Stimson comunicó a su Embajada en Lima sus propuestas de respeto a la vida del Presidente Leguía, así como lo adecuado de una transición política sin derramamiento de sangre, con el fin de que el nuevo gobierno sea reconocido internacionalmente. Ibídem, pp. 731-733.

464 Luego que Sánchez-Cerro asumiera el mando, algunos pensaron que Tomás Pizarro lideraría una contrarrevolución desde la Armada. The Ambassador in Peru (Fred Morris Dearing) to the Secretary of State. Lima, September 13, 1930. UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*, p. 750.

465 ORTIZ SOTELO, Jorge. "Sucesos a bordo del B.A.P. Almirante Grau con motivo de la caída de Leguía". *Revista de Marina*. Callao, 1985, número 2,

Leguía, de 68 años de edad, fue llevado en la mañana del 25 de agosto al Callao, donde se embarcó en el buque insignia de la Armada, B.A.P. *Almirante Grau*, cuya dotación izó la insignia presidencial. Reconocido como presidente, informó vía radio a la Escuela Naval que continuaba ejerciendo sus funciones y que sus órdenes debían obedecerse.[466] Lo acompañaron, entre otros, su hijo Juan, y su edecán, el teniente primero Teodosio Cabada.[467]

Dos de sus hijas solicitaron asilo a la Embajada de los Estados Unidos, mientras que al desembarcar su hermano y su hijo Juan, se asilaron en la Embajada de Chile. Este último continuó embarcándose en el *Almirante Grau*, alegando tener ciudadanía británica. Esto ocasionó un problema al personal diplomático británico, pues se estaba discutiendo con los estadounidenses la pertinencia de solicitar la presencia de buques de guerra de ambos países en el Callao.[468]

Otra versión sostiene que su intención fue huir hacia Panamá.[469] De hecho, la "fuga presidencial" alcanzó máximo 12 millas hacia el norte debido a las continuas órdenes y amenazas recibidas de la Junta de Gobierno triunfante de Sánchez-Cerro, regresando a su fondeadero el día 26 por la mañana.[470]

---

pp. 166. UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*, p. 721.

466 UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*, p.723.

467 Sobre una aproximación de su vida, léase: SALMÓN de la Jara, Federico. "Teodosio Cabada González Prada, un ilustre peruano". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 1998, número 17, pp.67-84.

468 UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*, p. 726.

469 VILLANUEVA, Víctor. *Así cayó Leguía*, p. 86.

470 ORTIZ SOTELO, Jorge. "Sucesos a bordo del B.A.P. Almirante Grau con motivo de la caída de Leguía", pp. 170-171. Por su parte, la historiadora María Delfina Álvarez-Calderón relata que el padre Ricardo Wiesse Thorndike

El breve periodo que Leguía estuvo embarcado en el *Almirante Grau* refleja la postura institucional de la Armada hacia el derrocado presidente. Tuvo un papel protagónico en estos hechos el capitán de corbeta Roque Saldías Maninat, segundo comandante del crucero, quien relevó en sus funciona a su comandante, capitán de fragata Manuel V. Galdo.[471] Este último es presentado por Ortiz Sotelo como "marino de la vieja escuela, afrancesado y con clara tendencia pardista" mientras que Saldías Maninat es referido como "uno de los oficiales jóvenes que había sido atraído por la obra de los marinos norteamericanos".[472] Asimismo, el apoyo de la fuerza de tarea comandada por Pizarro en el sur y el del capitán de corbeta Jorge Alva Saldaña en la base de Hidroaviación de Ancón son ejemplos de actitudes a favor del presidente que había independizado y modernizado – material y profesionalmente – a la Armada nacional.[473]

El capitán de navío Spears –quien estuvo a bordo del *Almirante Grau* cuando arribó Leguía– sostuvo que los marinos embarcados en el *Almirante Grau* "*have sworn to support him to the end, although Spears feels they are now weakening and likely in the end to go over to junta*".[474]

Si bien la mayoría de los marinos estadounidenses trataron de obedecer las cláusulas de sus contratos que les impedía involucrarse en asuntos de orden interno como guerra civil,

---

sostuvo que la familia Miró Quesada fue la que ordenó el regreso del *Grau*. ÁLVAREZ-CALDERÓN, María Delfina. *El Saqueo Olvidado. Asalto a la casa de Augusto B. Leguía: 1930.* Lima: Titanium Editores, 2013, p.117.

[471] Mediante el Decreto Ley N° 7066 de fecha 31 de marzo de 1931, Galdo fue ascendido al grado de capitán de navío.

[472] ORTIZ SOTELO, Jorge. "Sucesos a bordo del B.A.P. Almirante Grau con motivo de la caída de Leguía", pp. 170-168.

[473] Ibídem, pp. 170-175.

[474] UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*, p. 725.

golpes de estado, entre otros, hubo un caso de excepción, el del capitán de navío Harold B. Grow.

Si bien ya no era miembro de la misión –renunció en diciembre de 1926 y firmó un contrato para trabajar como director general de la Aviación del Perú, teniendo autoridad sobre la aviación del ejército y la civil–, no hizo caso a la orden del contralmirante Pye y el 23 de agosto comandó –por orden de Leguía– una pequeña escuadrilla de tres aviones hacia Arequipa con el objetivo de arrojar propaganda contrarrevolucionaria y una bomba.[475] Grow fue arrestado –también Elmer Faucett– en Camaná, siendo liberado por presión del gobierno de los Estados Unidos, luego que Sánchez-Cerro se estableció en el gobierno.[476]

El contralmirante César Bielich –flamante ministro de Marina de la Junta de Gobierno– solicitó a Pye que los marinos de la misión mantuvieran sus cargos y funciones. Sin embargo, ante lo confuso de la situación política, Pye solicitó a la Junta liberar temporalmente a los marinos estadounidenses de sus funciones.[477]

La situación se volvió anárquica para la Embajada estadounidense, y tanto el embajador como el Jefe de la misión

---

[475] VILLANUEVA, Víctor. *Así cayó Leguía*, pp. 83.84. The Acting Secretary of State to the Chargé in Peru (Mayer). Washington, August 30, 1930 "*… Grow as a reserve officer on inactive duty under private contract with the Peruvian Government is in practically the same position as any other private American citizen*". UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*, pp. 721 y 737.

[476] "*Faucett, who took Grow's plane to Arequipa after capture at Camana, told me that it was equipped with machine guns and bombs*" The Chargé in Peru (Mayer) to the Secretary of State, Lima, August 29, 1930. "*I also thanked Colonel Montagne for Colonel Sanchez Cerro's assurance re Grow's safety*". UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930, pp. 735-736.

[477] Ibídem, p. 723.

escribieron al Secretario de Estado de su país pidiendo analizar la posibilidad de enviar buques de la Armada estadounidense estacionados en Panamá hacia el Perú con la finalidad que velen por la seguridad e intereses de sus ciudadanos.[478] Esta idea fue conversada con los representantes de Inglaterra y de Chile, para que sus países también enviasen un buque de guerra en caso la situación de tensión social escapase de las manos de la Junta. El argumento esgrimido por Mayer –de la Embajada estadounidense– fue la solidaridad Panamericana.[479]

El cuerpo diplomático –que solicitó a la Junta de Ponce garantías por la vida de Leguía–, creía que el Presidente sería asesinado apenas desembarcara del *Almirante Grau*.[480]

---

[478] Ibídem, p. 724.

[479] Incluso, el representante de la Cerro de Pasco Corporation –Harold Kingsmill– sugirió a su Embajada que solicitase la presencia de buques de guerra estadounidenses. Este, se reunió con Sánchez-Cerro apenas asumió el mando. UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*, pp. 728-729.

[480] Ibídem, pp. 726-727. Telegram 80. The Secretary of State to the Chargé in Peru (Mayer). Washington, August 27, 1930-5 p.m. "*The Department approves of your action in associating yourself with the diplomatic corps at Lima… in behalf of the safety of ex-President Leguia … and you are accordingly authorized, should developments warrant, to exert your friendly good offices in behalf of his personal safety. All of the diplomatic body are making every proper effort to save Leguia's life not only for him as a man but to prevent Peru from committing an act which would result disastrously for her for long time to come... a sentiment could be created favorable to the saving of the President's life on the basis of humanity quite apart from the political aspects of the matter*". The Chargé in Peru (Mayer) to the Secretary of State, August 27, 1930.

Luego del golpe[481]

El golpe de Estado que derrocó a Leguía, luego de dirigir por once años los destinos del Perú, implicó un cambio en la administración de la Armada. A pesar que la actitud del nuevo gobierno hacia los miembros de la misión fue satisfactoria, al mantenerlos en sus puestos, los marinos peruanos se mostraron reacios a Sánchez-Cerro. Un ejemplo de la forma cómo los nuevos funcionarios asumían sus responsabilidades frente a este mandatario fue el discurso de clausura que presentó el director accidental de la Escuela Naval, el capitán de fragata Manuel F. Jiménez quien inició una serie de modificaciones en varios procesos internos que se venían realizando bajo el liderazgo de Davy, quien dirigió la Escuela Naval hasta el 15 de setiembre.[482]

Entregó la Estación Mareográfica al Servicio Hidrográfico de la Marina. También modificó el sistema de enseñanza:

> 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… [obtenien-

[481] "*Sanchez Cerro has declared that his Government is a complete break with that of the Leguia regime*". The Ambassador in Peru (Dearing) to the Secretary of State. Lima, September 13, 1930. UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*, p. 751.

[482] The Ambassador in Peru (Dearing) to the Secretary of State. Lima, September 10, 1930 "*Admiral Pye informs me that junta desire to retain the services of himself as well as Spears, Gunnell and Compton. Davy's contract, which was shortly to expire, terminated by mutual agreement. He has been treated generously by the junta*" UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*, p. 748. En 1956, fue condecorado con la Cruz Peruana al Mérito Naval por el entonces ministro de marina, Almirante Emilio Barrón Sánchez, quien "había integrado la primera promoción formada por Davy." El acto se realizó en su vivienda en Los Angeles-California. Fallecería un año después. SALMÓN de la Jara, Federico. "Un testimonio de vida…", p. 6

> do] un mayor provecho positivo ya que con ello se anularon las restricciones contraproducentes que llevaban consigo el anterior método.[483]

Por su parte, Sánchez-Cerro sostuvo en la misma ceremonia que "[r]econforta el espíritu constatar que esta Escuela, actualmente rejida [sic] por marinos nacionales, haya realizado durante el presente año, los importantes progresos detallados en vuestra memoria".[484] Sin embargo, y desde otra óptica, el contralmirante Federico Salmón de la Jara, quien estuviera en la Escuela Naval desde 1927 hasta 1932, sostuvo que "la Escuela Naval había tenido durante el gobierno de Leguía, un nivel de excelencia que, desgraciadamente, se vio menoscabado luego del golpe de estado de 1930".[485]

Otro ejemplo de la reacción contra lo que significó Leguía en la Armada, específicamente la labor que realizó la misión naval estadounidense, fue poner el Centro de Hidroaviación de Ancón a órdenes del teniente segundo de Sanidad Naval Eduardo Bermúdez Maura.[486]

Por otro lado, un hecho de singular importancia académica para los oficiales de la Armada Peruana fue la creación de la Escuela Superior de Guerra Naval, siendo su primer director el contralmirante William S. Pye.[487] Si bien este centro de estudios, ubicado en la planta baja del edificio N° 2 de la Escuela

---

483 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1930, número 6, p. 674.

484 Ibídem, p. 675.

485 SALMÓN de la Jara, Federico. "Un testimonio de vida…", p. 10.

486 Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1931, número 1, p. 77.

487 El sábado 25 de julio de 1959 se realizó en la Escuela Superior de Guerra Naval –dirigida por el contralmirante Franklin Pease Olivera– un homenaje póstumo al vicealmirante W. S. Pye que contó con la presencia, entre otros, del Ministro de Marina, el Comandante General de la Marina y el representante del Embajador de los Estados Unidos. En la ceremonia se destacó el hecho de que Pye llegó a ser director del Naval War College. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1959, número 4, pp. 513-515.

Naval del Perú, fue inaugurado el 8 de octubre de 1930, la idea de contar con esta escuela no nació con la Junta Provisoria de Gobierno.[488] Como se señaló anteriormente, tal aspiración ya había sido manifestada por varios oficiales navales, buscando así llenar un "vacío cuya existencia ha comprometido muchas veces el eficiente funcionamiento de la Marina Nacional".[489]

En palabras del flamante ministro de Marina, capitán de fragata Carlos Rotalde, esta escuela serviría para educar a los oficiales en las nuevas doctrinas y formas de planear y hacer la guerra. "Hoy más que nunca, la guerra, es, a la vez, más que un conflicto de naciones, una competencia de organizaciones, capacidades i conocimientos. La sublime heroicidad del combate de antaño ha cedido su honroso puesto al combate frío i científicamente preparado".[490]

La Escuela Superior de Guerra Naval siguió bajo la dirección del "escritor y perito en cuestiones de Táctica y Estrategia Naval", contralmirante W. Pye, hasta su retorno a los Estados Unidos, en diciembre de 1931, siendo reemplazado por el capitán de navío W. O. Spears, de la misión naval estadounidense.[491]

---

[488] Luego de ser relevado de sus funciones como jefe de Estado Mayor General de la Marina, Pye "*now finds himself with time and opportunity to carry out the strictly educational efforts which he has felt for some time should be substituted for more active executive functions. With Captain Spears' assistance he has organized the Naval War College which it is expected will be opened on the first of October*. The Ambassador in Peru (Dearing) to the Secretary of State, Lima, September 22, 1930. UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*, p. 760.

[489] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1930, número 5, p. 558.

[490] Ídem. Sobre Rotalde, véase COBAS, Efraín. "Tradición político naval de la familia Rotalde". *Derroteros de la Mar del Sur*. 2004, número 12, pp. 15-24.

[491] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1931, número 6, 747. Sobre los alumnos del curso 1931-1932, estos fueron, entre otros, dos figuras que tendrán en la década del cuarenta y cincuenta singular presencia política: capitán de corbeta Roque Saldías y el sargento mayor Manuel Odría. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1931, número 2, p. 149.

Para 1933, en pleno conflicto con Colombia, los marinos estadounidenses que permanecían laborando en la Armada eran Spears y el capitán de fragata J. P. Compton –asesor en submarinos–. Sus contratos no fueron renovados por la crítica situación económica del Perú y regresaron a su país. Las ceremonias de despedida y reconocimiento a estos dos últimos miembros de la misión naval estadounidense –en el B.A.P. *Lima* y en el Centro Naval– fueron ocasiones para expresar el sentir de la mayoría de oficiales de la Armada a través del presidente del Centro Naval, contralmirante José Olivera –quien tuvo el incidente con el contralmirante Woodward sobre su ascenso–. Este manifestó su aprecio y agradecimiento a "las enseñanzas, ya teóricas como las muy valiosas deducidas de su experiencia profesional y de su espíritu organizador... el recuerdo que usted nos deja se unirá al muy grato que conservamos de Pye, Freyer, Howe, Davy, Abbot y demás oficiales compatriotas de usted".[492]

Spears se despidió haciendo votos para que se cumpla con la política naval presentada por la misión: "Sostener una marina adecuada a la defensa del territorio e intereses marítimos peruanos… [así como] por su progreso y para que la marina del Perú continúe siendo digna de las tradiciones de su glorioso pasado".[493]

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 en la dirección de la institución naval peruana, que duró hasta 1969.[494]

---

[492] Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1933, número 2, p. 266.
[493] Ibídem, p. 269.
[494] BUCK, Roger L. *The role of the Naval Missions in United States-Latin American Relations*, pp. 15-16 y 142. COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 57.

Conclusión

A lo largo de su trayectoria republicana, el Perú ha padecido una serie de vaivenes respecto a su desarrollo como país. Estos avances y retrocesos no fueron ajenos a las instituciones estatales como la Marina de Guerra del Perú. 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 organización naval. Las tradiciones, costumbres, procesos, maneras, estilos, equipamiento, adquisiciones, doctrina, y hasta el conservadurismo naval en temas políticos y sociales, son algunas de las consecuencias de la verdadera reforma interna que el entonces presidente Augusto B. Leguía quiso y permitió impulsar en la Armada.

Durante los once años de la Patria Nueva varias instituciones gubernamentales fueron administradas por funcionarios de los Estados Unidos de América. Un caso *sui generis* en el aspecto militar se presentó en la Armada, donde los marinos estadounidenses tuvieron mando ejecutivo y directo. Sus consejos y decisiones no tuvieron restricciones para concretarse –excepto por las órdenes recibidas de su propio país–, convirtiéndose en los verdaderos jefes de la Armada Peruana.

Las condiciones institucionales que el presidente Leguía había creado para modernizar al Perú durante la década del veinte trajeron un verdadero progreso material y económico que sentaron y afirmaron las bases del desarrollo guiado, en

gran parte, por Estados Unidos de América. Esto ocurrió de igual manera en varios países de la región.

La facilidad con que Leguía y los marinos peruanos convocaron y aceptaron las condiciones de los oficiales navales estadounidenses contratados, implica el reconocimiento a la preeminencia económica y militar de su país y del nuevo rol que jugaría en el escenario internacional luego de la Primera Guerra Mundial. La mayoría de los peruanos veía a aquellos como el modelo del progreso tecnológico y social a imitar, y buscó asimilar todo lo concerniente a la denominada *American way of life*, siendo uno de los ámbitos institucionales donde este tuvo mayor impacto y duración en la Marina Peruana.[495]

Podemos decir, que existió una transferencia educacional y de *etos* por parte de los marinos de la misión que se mezcló con la propia "genética naval peruana", produciendo una Armada conformada por peruanos orgullosos de sus raíces, pero con las miras puestas en el progreso y la modernidad. En palabras del escritor José Diez Canseco, joven articulista de *Mundial*:

> Una misión americana realiza una obra incuestionablemente benéfica. El contralmirante Howe, 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 si no contase con la colaboración del personal peruano.[496]

Los informes de inteligencia remitidos por los miembros de la misión muestran la profundidad con que estos estudiaron la realidad social peruana, y en particular la de la Armada. Los calificativos otorgados a los marinos peruanos pueden ser

[495] PARRA DEL RIEGO Endara, Jorge. "La Misión Naval Americana en el Perú", p. 116. KLARÉN, Peter. *Nación y Sociedad en la historia del Perú*, p. 319.
[496] *Mundial*. Lima, 8 de marzo de 1929

considerados como duros en un principio, pero muestran el choque de culturas y las dificultades por las que tuvieron que pasar los distintos oficiales de la Misión en el cumplimiento de su tarea. Se rescata, además, las cualidades y el esmero de los "oficiales no contaminados con el desgano y la rutina de antaño" mereciendo los más elogiosos adjetivos.

Esta revolución profesional naval no fue sólo el resultado de la amplitud de ideas modernas de Leguía. Se suma los anhelos de un grupo de jóvenes oficiales que experimentaron –a inicios del siglo XX– los avances tecnológicos y doctrinarios de otras Armadas. La oficialidad joven buscó replicar lo visto en otras latitudes, siendo la más propensa y entusiasta en recibir y aceptar la "ilustración" de la guerra naval que traían los "apóstoles" de Monroe, Roosevelt y Mahan. Estas dos variables se amalgamaron con la praxis de los marinos estadounidenses contratados, permitiendo crear los pilares de la modernización institucional de la Armada Peruana.

El cambio no fue sencillo, pues se tuvo que vencer serias resistencias doctrinales y culturales. Hubo fricciones generacionales, con las inevitables envidias y pugnas, pero el resultado fue ir dejando atrás el cierto desorden y la ausencia de planes de mediano y largo plazo, para comenzar a dar continuidad al crecimiento ordenado de la Institución.

La influencia estadounidense, la libertad de acción otorgada a sus miembros por Leguía, así como el apoyo y predisposición de un significativo e influyente grupo de marinos peruanos, no terminó con la despedida del contralmirante Spears en el Centro Naval del Callao. Más bien, quedó grabada en la mentalidad colectiva de las promociones graduadas durante la gestión del capitán de navío Davy al frente de la Escuela Naval, así como en la de aquellos que sirvieron a órdenes de los miembros de la Misión.

Y es precisamente, en el centro de formación de la oficialidad naval peruana, donde la influencia estadounidense se dejó sentir con mayor claridad. Desde la instauración del premio "espada de honor", la adopción del lema de la Escuela Naval: MIHI CURA FUTURI, el inicio de las fiesta de cadetes, la creación de su himno, el afán por las lides deportivas, el establecimiento de manera continuada de los cruceros de verano, la aparición de lo que ahora se denomina Velada Anual, el uniforme ya histórico con que los cadetes navales proceden franco a sus hogares o a cumplir las variadas comisiones que existen, el uso de la sortija de promoción, hasta una amplia gama de actividades que hoy se desarrollan de manera cotidiana, son el vivo ejemplo de lo que se puede llamar el sincretismo naval producido durante el Oncenio.

Y es sincretismo, pues si bien la Armada de la década del veinte se formó con el molde y cuño de la estadounidense, nuestra historia y singularidad hispano-criolla impusieron peculiaridades exclusivas del Perú. Esto, ha convertido a la Marina de Guerra del Perú en una institución única en el mundo.

Los herederos de aquella década retransmitieron –a su vez– las bases del profesionalismo, dedicación, lealtad y sobriedad, a las siguientes generaciones de marinos peruanos.

ANEXO

Miembros de la Misión Naval de Estados Unidos en orden del servicio, que de conformidad con la Resolución Suprema de 19 de julio de 1926, han sido inscritos en el Escalafón de la Marina					
N° de orden	**Nombres**	**Clase en la Armada Peruana**	**Fecha de nombramiento**	**Fecha de terminación de servicios**	**Puestos**
1	Frank Barrows Freyer	Capitán de Navío y Contralmirante	jueves, 01 de julio de 1920	sábado, 15 setiembre 1923	Jefe de Estado Mayor General
2	Charles Gordon Davy	Capitán de Fragata y Capitán de Navío	jueves, 01 de julio de 1920	martes, 2 setiembre 1930	Director de la Escuela Naval
3	Lewis Dean Causey	Capitán de Navío	jueves, 01 de julio de 1920	sábado, 01 de julio de 1922	Comandante General (de la Escuadra)
4	Paul Fitzsimons	Capitán de Fragata	jueves, 01 de julio de 1920	lunes, 28 de marzo de 1921	Ayudante
5	James A. Bull	Capitán de Fragata	lunes, 1 de noviembre de 1920	miércoles, 01 de noviembre de 1922	Director de Administración
6	Emery D. Stanley	Capitán de Fragata y Capitán de Navío	miércoles, 20 setiembre 1922	viernes, 19 de marzo de 1926	Director de Administración
7	Clark Howell Woodward	Contralmirante	miércoles, 01 de agosto de 1923	lunes, 31 de mayo de 1926	Jefe del Estado Mayor General
8	Harold Bartley Grow	Capitán de Fragata y Capitán de Navío	jueves, 27 de diciembre de 1923	martes, 23 de diciembre de 1931	Inspector General de Aeronáutica
9	Sherwood Ayerst Taffinder	Capitán de Navío	jueves, 29 de mayo de 1924	lunes, 31 de mayo de 1926	Comandante General (de la Escuadra)
10	John N. Jordan	Capitán de Navío	miércoles, 27 de enero de 1926	lunes, 09 de enero de 1928	Director de Administración
11	John Strong Abbot	Capitán de Navío	miércoles, 14 de abril de 1926	jueves, 11 de abril de 1929	Comandante General (de la Escuadra)
12	Alfred Graham Howe	Contralmirante	miércoles, 21 de abril de 1926	martes, 09 de abril de 1929	Jefe del Estado Mayor General
13	Henry Poynter Burnett	Capitán de Fragata	lunes, 04 de abril de 1927	lunes, 21 de abril de 1930	Jefe Ayudante de Submarinos y Torpedos
14	Ben Harrinson Wyatt	Capitán de Fragata	lunes, 21 de mayo de 1928	martes, 21 de abril de 1931	Jefe del Centro de Hidroaviación de Ancón
15	William S. Pye	Contralmirante	martes, 09 de abril de 1929	domingo, 13 de marzo de 1932	Jefe de Estado Mayor General
16	John Henry Gunnell	Capitán de Navío	martes, 09 de abril de 1929	lunes, 13 de marzo de 1931	Director de Administración
17	William Oscar Spears	Capitán de Navío y Contralmirante	jueves, 11 de abril de 1929	lunes, 13 de marzo de 1933	Comandante General (de la Escuadra)
18	J.P.Compton	Capitán de Fragata	lunes, 21 de abril de 1930	viernes, 10 de marzo de 1933	Jefe Ayudante de Submarinos y Torpedos
Fuente: Escalafón General de la Armada aprobado mediante Resolución Suprema de fecha 24 de junio de 1933.					

Fuentes

Repositorios:

Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP)

Archivo Histórico de Marina (A.H.de M.)

Biblioteca Central de Marina

Fuentes Primarias:

Copias de los informes al *Office Naval Intelligence* depositados en el IEHMP.

Mensajes Presidenciales ante el Congreso de la República, 1920-1930

Memorias de los Ministros de Marina ante el Congreso de la República, 1920-1930

Memorias del señor Contralmirante Don Tomás M. Pizarro Rojas. s/f.

Revista de Marina

Revista *Mundial*

Fuentes Secundarias:

ABANTO CHANI, Julio César

2012 *Encarando el desastre. El conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte en la Guerra con Chile 1881-1884.* Lima: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales de la universidad Nacional Mayor de San Marcos.

ALFEREZ BARTORUIZ

1928 "Aprendices Navales". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 338-349.

ÁLVAREZ-CALDERÓN, María Delfina

2013 *El Saqueo Olvidado. Asalto a la casa de Augusto B. Leguía: 1930.* Lima: Titanium Editores.

ALZAMORA, Carlos

2013 *Leguía, la historia oculta. Vida y muerte del Presidente Augusto B. Leguía.* Lima: Titanium Editores.

ARGUMEDO, Carlos P.

1927 "Periodo de entrenamiento de los cadetes navales en la Escuela de Hidroaviación". *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 74-80.

ARMSTRONG, Benjamín F

2013 *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.

ARUFA

1908 "Necesidad de la creación de un Estado Mayor para nuestra Armada". *Revista de Marina.* Callao, número 13, pp. 11-14.

BAER, George

1993 *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power.* California: Standford University Press.

BARANDIARÁN, José F.

1923 "Nuestro servicio de aviación". *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 717-722.

1925 "Bases Navales del Perú". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 453-463.

BASADRE Jorge

1969 *Historia de la República del Perú 1822-1933*. Tomo VIII, sexta edición. Lima. Editorial Universitaria.

BAZO, Alfredo

1925 "El Perú y la próxima guerra". *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 218-234.

BUCK, Roger L.

1967 *The role of the Naval Missions in United States-Latin American Relations*. Newport, R.I. Naval War College.

CAUSEY, L.D.

1922 *U.S. Naval Mission to Peru*. Washington D.C. 1 August, 1922.

CAYO CÓRDOVA, Percy

2009 *Historia Marítima del Perú. La República 1906 a 1919.* (Tomo XIII). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

CHRISTENSON, Joel

2010-2011 "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period". *Derroteros de la Mar del Sur*. Lima, número 18 y 19, pp. 37-54.

2013 Ph.D. Dissertation: "From Gunboats to Good Neighbors: U.S. Naval Diplomacy in Peru, 1919-1942". West Virginia. Adviser: Dr. James F. Siekmeier.

CLAYTON, Lawrence A.

2002 *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995.* (J. Ortiz Sotelo, Ed., J. Ortiz Sotelo, & N. Clarke Soldevilla, Trads.) Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado - Centro Peruano de Estudios Internacionales.

2008 *W.R. Grace & Co. los años formativos 1850-1930.* (J. Ortiz Sotelo, Ed.) Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

COBAS, Efraín

1982 *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú.* Lima: Horizonte.

2001 "Tradición político naval de la familia Ontaneda". *Derroteros de la Mar del Sur*. número 9, pp. 9-30.

2004 "Tradición político naval de la familia Rotalde". *Derroteros de la Mar del Sur*. número 12, pp. 15-24.

COLLINGWOOD

1918 "Las nuevas bases de nuestro poder marítimo". *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 91-101.

CONTRERAS, Carlos

2012 *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre. Crisis fiscal y élites económicas durante su primer siglo independiente.* Lima: Banco Central de Reserva del Perú - Instituto de Estudios Peruanos.

DE ALTHAUS, Juan

1907 "Consideraciones sobre nuestro material de artillería". *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 194-199.

DE MORA, José E., CABALLERO Y LASTRES, Ernesto, & PIMENTEL, Augusto R.

1910 "Informe en Mayoría de la Comisión de Marina de la Asociación Nacional". *Revista de Marina*. Callao, número 35-36, pp. 328-334.

DE TRAZEGNIES GRANDA, Fernando.

2013 *Testigo Presencial. Los trabajos y los días en la búsqueda de la paz verdadera*. Lima. Fundación M.J. Bustamante de la Fuente.

DÍAZ DULANTO, Federico

1926 "Servicio Hidrográfico". *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 541-546.

EDITORIAL

1907 La llegada de nuestros cruceros. *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 138-139.

1909. La Alternabilidad en los Comandos. *Revista de Marina*. Callao, número 25, pp. 3-5.

ESCUDERO, Víctor F

1921 "Las erogaciones públicas y la Marina". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 485-494.

EUCROIX

1926a "Nuestro Anhelo". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 475-479.

1926b "Programa Naval del Perú". *Revista de Marina*. Callao, número 3, pp. 283-288.

GÁLVEZ VELARDE, Pedro

s.f. *La Bitácora de mi vida.*

GARAYCOCHEA, León.

1928 *Legislación Naval. Recopilación de las leyes, resoluciones legislativas, reglamentos, decretos, resoluciones supremas y ministeriales de carácter general, etc., correspondiente al Ramo; y diversas leyes y disposiciones dictadas por los otros rubros de la Administración Pública que tienen relación con la Armada.* Tomo Primero. Lima: Imprenta Segrestan.

1929a *Legislación Naval. Recopilación de las leyes, resoluciones legislativas, reglamentos, decretos, resoluciones supremas y ministeriales de carácter general, etc., correspondiente al Ramo; y diversas leyes y disposiciones dictadas por los otros rubros de la Administración Pública que tienen relación con la Armada* Tomo Segundo. Lima: Imprenta Segrestan.

1929b *Legislación Naval. Recopilación de las leyes, resoluciones legislativas, reglamentos, decretos, resoluciones supremas y ministeriales de carácter general, etc., correspondiente al Ramo; y diversas leyes y disposiciones dictadas por los otros rubros de la Administración Pública que tienen relación con la Armada* Tomo Tercero. Lima: Imprenta Segrestan.

GARCÍA MARTÍNEZ, José

2013 "Intrahistoria del Tratado de Paz y Amistad entre España y Chile de 1883". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 33, pp. 229-281.

GARCÍA ROSELL, Carlos E.

1907a "Observaciones sobre el Reglamento Orgánico interior para los buques de la Armada". *Revista de Marina*. Callao, número 3, pp. 115-117.

1907b "Observaciones sobre el Reglamento Orgánico interior para los buques de la Armada". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 80-84.

GRAY, Anthony Whitford, Jr,

1982 *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*. Ph.D. dissertation. Washington: The American University.

GROW, Harold

1925 "La Aviación es la nueva arma de la Marina". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 439-452.

1928 "Exploración aérea sobre la Montaña del Perú (extracto de una carta)". *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 183-191.

GUERRERO LANG, Jorge

1997 "Pro-Marina: su primer medio siglo (1909-1959)". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 16, pp. 9-43.

GUILLEUX LA ROERIE.

1957 "Una Misión Naval en el Perú (1904-1914)". *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 887-909.

HATTENDORF, John B., MITCHELL SIMPSON III, B., & WADLEIGH, John R.

1984 *Sailors and Scholars. The Centennial History of the U.S.Naval War College.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press.

HAYES, John D., & HATTENDORF, John B.

1975 *The Writtings of Stephen B. Luce.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press.

HENDRIX, Henry

2009 *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy.The U.S. NAVY and the BIRTH of the AMERICAN CENTURY.* Annapolis: Naval Institute Press.

HOOPER LÓPEZ, René

1964 *Leguía. Ensayo biográfico*. Lima: Ediciones Peruanas.

HUNT, Barry D.

1984 "The Outstanding Naval Strategic Writers of the Century". *The Naval War College Review*, vol. 37, pp. 86-107.

JIMÉNEZ, Manuel F.

1918a "La importancia del Poder Naval". *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 1-31.

1918b "Sobre Aviación Militar y Artillería Antiaérea". *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 135-142.

1926 "Consideraciones generales sobre algunas necesidades de la Armada". *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 743-772.

1927 "El Perú y la Marina de Guerra frente a su situación internacional en el pasado, en el presente y en el porvenir". *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 673-692.

JULIAN.

1926 "La importancia del Submarino". *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 547-551.

KENNEDY, Paul

1989 *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000.* New York: Vintage Books.

KLAIBER S.J., Jeffrey

2001 En E. Hopkins Rodriguez (Ed.), *La ira y la quimera (Actas del Coloquio Internacional Centenario de la Generación del 98. España y América)* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú-Fondo Editorial. pp. 61-69.

KLARÉN, Peter

2012 *Nación y Sociedad en la historia del Perú.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

KUEHN, John T.

2008 *Agents of INNOVATION. The General Board and the Design of the Fleet that Defeated the Japanese Navy.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.

LABARTHE, Enrique

1907 "Las Marina de los Estados Unidos y el Japón". *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 212-219.

1916 "Algunos apuntes sobre nuestra enseñanza profesional". *Revista de Marina*. Callao, número 3, pp. 144-146.

1917 "De nuestras necesidades..." *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 197-204.

1918 "Necesidad de la Organización del Servicio Hidrográfico de la Armada". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 348-360.

1919 "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú". *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 143-160.

LAGUERRE KLEIMANN, Michel

2012 "Inauguración del nuevo edificio de la Escuela Naval en La Punta (1912)". *Revista de Marina*. Callao, número 3, pp. 21-31.

2013 "110 años de historia y más". *Bitácora Hidrográfica*. Callao, número 12, pp. 5-7.

LASTERLE, Philippe

2002 "La Mission navale francaise au Pérou (1905-1914): un gout d'inachevé". *Derroteros de la Mar del sur*. número 10, pp. 77-93.

LLOYD, Christopher.

1961 *The Nation and the Navy. A history of naval life and policy*. London: The Cresset Press.

LLOSA Pazos, Juan Carlos.

2002 "Contralmirante Alejandro Vinces Ubillús (1884-1946)". *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 77-93.

2005 "El Vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú". *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 24-37.

LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor

2013 *Don Nicolás de Piérola. Sembrador de Ideales (1913-2013).* Lima: F.M. Servicios Gráficos S.A.

LUFEAU, Armand

1908a "Programa Naval". *Revista de Marina*. Callao, número 16, pp. 190-192.

1908b "Nuestra Escuela Naval". *Revista de Marina*. Callao, número 21, pp. 441-444.

LUZ

1922 "Consideraciones generales sobre la Política Naval del Perú". *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 177-209.

MASTERSON, Daniel

1987-1990 "La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920: Preludio a una Asociación Amistosa". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 8-9, pp. 127-136.

2001 *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno. Un estudio sobre relaciones civiles militares 1930-2000.* Perú: Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos.

MISIEGO, Joaquín

1908 "Contralmirante Robley Evans". *Revista de Marina*. Callao, número 11, pp. 416-418.

MONGE, Enrique

1929 "Creación de un Cuerpo Aeronaútico". *Revista de Marina*.Callao, número 6, pp. 483-506.

MUCKE, Ulrich.

2010 *Política y burguesía en el Perú. El Partido Civil antes de la Guerra con Chile*. Lima. IEP, IFEA

ORTIZ SOTELO, Jorge

1982 *Ex-Cadetes Naval del Perú.* Lima: Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú.

1985 "Sucesos a bordo del B.A.P. Almirante Grau con motivo de la caída de Leguía". *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 163-181.

1987-1990 "El Capitán de Navío Charles Gordon Davy y la Misión Naval Norteamericana en el Perú". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 8-9, pp. 117-126.

2001 *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos.* Lima: Biblioteca Nacional del Perú - Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

2008 "Peru and the US Naval Mission". *Ponencia presentada a la Canadian Association for Latin American and Caribbean Studies Conference*. Vancouver.

2013 "Evolución del pensamiento estratégico marítimo y su influencia en la Marina de Guerra del Perú. *Revista de Marina*. Callao, número 3, pp. 49-63.

ORTIZ SOTELO, Jorge. & CASTAÑEDA MARTOS, Alicia

2007 *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano.* Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl

1990 *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. Tomo. XII. vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

1991 *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. Tomo XII, vol.2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

2000 *Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930).* Lima: Universidad de Lima/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú/Fondo de Cultura Económica.

PALMER, Michael A.

2007 *Command at Sea. Naval Command and Control since the Sixteenth Century.* London: Harvard University Press.

PARRA DEL RIEGO Endara, Jorge.

1998 "La Misión Naval Americana en el Perú". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Lima. 1998. Número 17, pp. 99-117.

PENNY CABRERA, Oscar

2000 "El Salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico de 1879 y consecuencias posteriores". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 19, pp. 31-93.

POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry.

1981 *Sea Power: A Naval History.* Annapolis: Naval Institute Press.

QUIROZ, Alfonso W.

2013 "*Historia de la corrupción en el Perú.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos; Instituto de Defensa Legal.

RABINES, Alfredo

1925 "La conversión de combustible en las unidades de la Escuadra". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 541-554.

RIVADENEIRA, Leónidas

1928 "¿Camino hacia la especialización?". *Revista de Marina*(. Callao, número 6, pp. 575-580.

RODRIGUEZ ASTI, John

2000 "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914). Apuntes para su historia". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 20, pp. 159-189.

2011 "Los sumergibles Laubeuf y los inicios del arma submarina en el Perú". *Suplemento de la Revista de Marina.* Callao, número 2.

ROMERO PINTADO, Fernando

1984 *Historia Marítima del Perú. La República 1850 a 1879*. Tomo VIII. Volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

1985 "La primera generación naval de postguerra". *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 132-151.

ROZMAN, Stephen L.

1970 "The Evolution of the Political Role of the Peruvian Military". *Journal of Interamerican Studies and World Affairs,* Vol. 12 número 4, pp. 539-564.

SALMÓN de la Jara, Federico.

1998 "Teodosio Cabada González Prada, un ilustre peruano". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 17, pp.67-84.

2005 "Un testimonio de vida. La Escuela Naval que me formó, 1927-1932". *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp.3-11.

SCHEINA, Robert

1987 *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987.* España: San Martín.

ST. JOHN, Ronald

1999 *La Política Exterior del Perú.* Lima: Asociación de Funcionarios del Servicio Diplomático del Perú.

SYMONDS, Craig

1989 "Alfred Thayer Mahan". En G. Till, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear* (pp. 45-50). Lima: Escuela Superior de Guerra Naval.

TILL, Geoffrey

1989 *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval.

TUDELA Y DE LAVALLE, Hernando

1926 "Implantación del Servicio de Hidro-Aviación en el Departamento de Loreto". *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 595-630.

UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE.

1930 "Peru. Revolution in Peru". *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*. Vol. III. U.S. Government Printing Office. < http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?id=FRUS.FRUS1930v03> Consultado: 8 diciembre 2014.

VALDIVIEZO, César

1907 "El artillado de los buques". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 152-155.

VALLADARES, Pedro

1910 "El Petróleo y la Compañía Nacional de Vapores". *Revista de Marina*. Callao, número 35-36, pp. 306-313.

VEGAS, Manuel I.

1919 "Necesidad de que el Perú sea Potencia Marítima y medios para conseguirlo". *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 1-32.

1973 *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1924*. segunda edición. Lima: Ministerio de Marina.

VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor M.

2008 *Lima a fines del siglo XIX.* Lima: Editorial Universitaria.

VILLANUEVA, Víctor

1973 *Ejército Peruano: del caudillaje anárquico al militarismo reformista.* Lima: Juan Mejía Baca.

1977 *Así cayó Leguía.* Lima: Retama S.R.L.

WEIR, G. E.

1991 "The Navy, Industry, and Conflicting Expectations: Fried Krupp of Essen and the Electric Boat Company, 1820-1925". En W. R. Roberts, & J. Sweetman (Ed.), *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Ninth Naval History Symposium held at the United States Naval Academy*. Annapolis: Naval Institute Press, pp. 350-368.

YÁBAR ACUÑA, Francisco

2001 *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico.* Lima: Dirección de Intereses Marítimos - Fondo de Publicaciones.

ZULANA.

1921 "Reportaje a Juan Leguía". *Mundial*. Lima, 24 de marzo.

El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana (1919-1930)
se terminó de imprimir en el mes de noviembre del 2015,
con F.M. Servicios Gráficos S.A., Henry Revett 220
Urb. Santa Rita - Santiago de Surco
Teléfono: 444-2007
Lima 33, Perú