



Alférez CARLOS BONDY TELLERÍA



**Estación Naval
"ISLA SAN LORENZO"**

ALGO PARA RECORDAR



ZONA JUDICIAL DE MARINA



BAP INDEPENDENCIA

"La gran meta de la educación, no es el conocimiento, sino la acción "

Herbert Spencer

ALGO PARA RECORDAR !

Todos los sucesos importantes en la vida de un pueblo, así de las personas que han intervenido, tienen el derecho en la mayoría de los casos, de esperar una biografía sirviendo su narración histórica, como una lección de aprendizaje para el futuro.

Sin ser experimentado en estos temas presento cuatro narraciones vividas por el suscrito durante su trayectoria en la Marina de Guerra del Perú, durante 34 años, al servicio de mi patria, logrando organizar en algunas dependencias que serví, como las que a continuación expreso:

1. En el año 1972 se preparó la hazaña de "CARLOS BONDY", quien logró el hundimiento del Buque chileno "LOA" donde también se reseña la biografía de Carlos Bondy, el suceso del hundimiento del LOA, y también respecto al Buque que ostentó su nombre.
2. En el año 1984, "ESTACION NAVAL DE SAN LORENZO", dónde se exponen las notas más importantes desde los tiempos anteriores del descubrimiento de América, pasando por la época de la Colonia y culminando con la Estación Naval y la invaluable misión que cumple en bien de la Marina de Guerra del Perú.
3. En el año 1988, BAP " INDEPENDENCIA" se hizo la revista sobre el vigésimo quinto aniversario del Buque, lo que contiene:
 - a) Los más antiguos cruceros de Instrucción.
 - b) Síntesis del Buque
 - c) La primera dotación
 - d) Cruceros efectuados por el buque
 - e) Dotaciones
 - f) Personalidades que visitaron el Buque
 - g) Libro de Oro
 - h) Buques escuelas de otras naciones
4. En el año 1989, CONSEJO DE GUERRA PERMANENTE, ZONA JUDICIAL DE LA MARINA, donde se trata de la Reseña histórica, Relaciones de oficiales que prestaron servicios, Dispositivos legales, Misión y Aspectos Generales, Apuntes sobre Derecho Penal Militar, El defensor de oficio, La Contienda de Competencias.

CARLOS BONDY TELLERIA



CARLOS
BONDY



HOMENAJE A BONDY

CALLAO, 1972

HOMENAJE A BONDY

(Capitán de Corbeta CARLOS BONDY TELLERIA)

Por:

Tte. 1º JOSE R. VALEGA CANEPA

CALLAO, 1972

INTRODUCCION

"La gran meta de la EDUCACION no es el CONOCIMIENTO sino la ACCION"

HERBERT SPENCER

Esta obra se publica con el propósito de conocer mejor la vida del heroico marino CARLOS BONDY TELLERIA y su gran hazaña.

Hubiera querido aplicar las enseñanzas del libro de la "Sabiduría", para con tranquilidad y mucha hondura de pensamiento, llegar a ustedes a través de estas líneas en la forma como tan profundamente lo siento.

El contenido en este pequeño folleto me ha sido referido y conseguido de varias fuentes, debiendo manifestar mi agradecimiento al Capitán de Navío (r) J. J. ELIAS, Director del Museo Naval, por su ayuda y colaboración, lo mismo que al Contralmirante FERNANDO ZAPATER V., y al señor GUILLERMO PASTOR C., gran amante de la Marina.

Mucho se han demorado para hacer realidad estas cortas páginas, a fin de que con gran sentimiento patriótico, sean leídas y permanezcan en la biblioteca de todas las Dependencias y Unidades de nuestra Marina.

Muchas veces es suficiente intentar una hazaña para que ésta sea recordada y venerada con honor, aunque al fin no se hubiera conseguido el hecho deseado.

En el caso de la hazaña de BONDY, sí se logró el hecho deseado y con creces; por eso estas líneas de justo recuerdo y homenaje al hombre que arriesgando su vida, con

dos marineros paiteños, dio a base de su valor, un golpe victorioso, en un momento cuando realmente lo necesitaba el patriotismo nacional y el honor del país.

A BONDY, sólo se le presentó una oportunidad y fue muy bien aprovechada. Pienso sinceramente y de ello estoy casi seguro, que de haber habido más oportunidades y contar con más medios, BONDY, hubiera logrado numerosas hazañas.

La etapa dolorosa por la que atravesaba nuestra Patria en esos días, era no sólo de falta de recursos sino el preámbulo de la derrota completa y sin atenuantes.

Mientras nuestro Gran Almirante Grau, con su heroísmo; caballeridad y destreza prolongó por más de seis meses la inactividad del país invasor; por su parte, BONDY, estimulado por el buen ejemplo del "Caballero de los Mares" logró también con su hazaña hacer daño al enemigo consiguiendo en ese momento (3 Julio 1880) un soplo de aliento para nuestros patriotas Peruanos, a la vez que disminuía la moral del enemigo.

Permitidme que emocionado me dirija al Héroe, refiriéndole lo poco que he tratado de efectuar en favor de su sagrada memoria: ¡CARLOS BONDY!, el 3 de Julio de 1970 efectuamos una ceremonia para rendirte justo homenaje y en la cubierta del buque que lleva tu nombre, el Capellán mayor de nuestra Marina celebró una misa de honras a favor de tu alma, e imploró que a través de la divina providencia te llevara a lo alto nuestro recuerdo emocionado y nuestro inmenso agradecimiento por tu hazaña y valentía que nunca serán olvidadas.

Cuando tomé la palabra, después del santo sacrificio de la misa, te prometí que en la mente de todos los marinos y ciudadanos Peruanos siempre permanecería la historia de tu acción; y ahora así lo hago valiéndome de este

folleto, el cual es a duras penas un eslabón de los hechos históricos de nuestros antepasados y que no escatimaría esfuerzo con objeto de continuar en la misión de mantener vivo el justo homenaje a que te hiciste merecedor.

Sigamos con nuestra introducción.

CARLOS BONDY TELLERIA, conformaba la brigada torpedista, la cual estaba integrada por un grupo de valientes marinos y bajo las órdenes del Capitán de Navío LEOPOLDO SANCHEZ, secundado por los Alféreces de Fragata DECIO OYAGUE, GIL CARDENAS y el Ingeniero MANUEL J. CUADROS; quienes agotando recursos y debido a la gran habilidad de éste último en explosivos, construyeron ciertos tipos de torpedos con el fin de utilizarlos contra los enemigos, creándoles peligros y haciendo difícil la invasión pretendida.

A parte del "Loa", siguiendo el mismo método, también se logra hundir la goleta cañonera chilena "Covadonga" frente a Chancay, el 13 de Setiembre de 1880, pese a que el servicio de espionaje de ese país en el Perú había ya propagado la información respecto a los trabajos sobre torpedos. El hundimiento de la "Covadonga", creó pánico en el enemigo y a su vez la moral de éste se vio notablemente disminuída, no solo en los combatientes, sino que conmovió dolorosamente al pueblo chileno.

Para cumplir con los propósitos que nos hemos trazado, en esta tarea de recordar a BONDY, hemos dividido nuestro trabajo en **tres secciones**, a saber: la **primera** biográfica, la **segunda** el suceso del hundimiento del "Loa" y la **tercera**, respecto al buque que ostentó su nombre. Solicitamos a quienes lean el presente folleto, disculpen los errores en que podamos haber incurrido, manifestándoles la poca experiencia que aún poseemos en estas lides; pero el impulso de mayor efecto para llevarnos a la publicación ha sido, primero, que no existían referencias respecto a BONDY, en ningun-

na de las Dependencias de la Armada y los datos guardados en el Museo Naval no habían sido dados a luz, en consecuencia se ignoraba los detalles por la mayoría de las personas; segundo, debido a lo anterior no se podía hacer resaltar la hazaña de aquél ilustre marino, en forma apropiada, vale decir que su heroico ejemplo estaba sin aprovechar ni servir de lección a nuestras fuerzas vivas de la Marina, especialmente a los jóvenes tan necesitados de ideales en esta época; tercero, que cumplíamos el mandato que nos habíamos impuesto y tal como lo hemos expresado en líneas anteriores, considerándolo cuál una obligación patriótica. Tales motivos han vencido nuestra modesta situación de aficionados a la historia y sabiendo que nos sometemos a las más diversas críticas, abordamos esa circunstancia sin titubear, porque más pesa en nuestro ánimo el cumplimiento de una tarea que sabemos provechosa y nacionalista que los muchos que son defectos que podamos presentar en la realización de ella.

El Teniente 1º JOSE R. VALEGA CANEPA

(Ex-Comandante del B.A.P. "BONDY")



EL HEROE MAXIMO DE LA MARINA DEL PERU



Carlos Bondy T., el protagonista de una hazaña inolvidable

A los Jefes, Oficiales, Cadetes y
Personal de la Marina de Guerra del
Perú, como símbolo de Homenaje y re-
cuerdo del heroico Capitán de Corbeta
CARLOS BONDY TELLERIA.

CAPITAN DE CORBETA
CARLOS BONDY TELLERÍA.

(1853 - 1925)

Primera Parte

En una Circular del Gobierno del Perú a los Agentes Diplomáticos y Cancillerías amigas, relativas a las conferencias de Arica, con fecha Noviembre 5 de 1880, decía don Pedro José Calderón, nuestro Canciller, en uno de sus párrafos: "Nosotros hemos ido hasta donde el honor y la dignidad lo permitían sofocando nuestros justos resentimientos y la legítima indignación que el vandalismo chileno ha excitado y exacerbado, ahora mismo, en la conciencia nacional". Y unos párrafos después, se lee "Nada ha sido parte a detener la mano de nuestros desafortunados enemigos. Ni lo indefenso de las poblaciones, ni la inocencia de las víctimas, ni el pudor de las mujeres, ni la debilidad de la infancia, ni la veneración de la ancianidad, ni el valor infortunado, ni las condiciones de la agonía, ni el sagrado carácter de la neutralidad, ni el más sagrado aún de las ambulancias, en cuyo recinto han sido asesinados, sin piedad, nuestros heridos de la Alianza, ni la santidad de los templos: en suma, ningún respeto divino ni humano, incluso el de la propia honra, ha sido poderoso para volver a Chile, en la actual Guerra del Pacífico al seno de la civilización cristiana". Tal el escenario donde se desarrollaba el terrible drama de la lucha que terminó con la desmembración de nuestra Patria. Fue una hora trágica y los Peruanos aceptaron el reto a muerte, en el cual jugaban la conquista y el exterminio. Bloqueado el Callao, la sagrada misión de defender la causa nacional y del derecho, ese pelear sin desmayo y sin descanso contra abrumadoras fuerzas enemigas, tuvo caracteres de epopeya.

Se ha dicho con razón que el bloqueo del Callao por la Escuadra chilena todavía espera un estudio amplio y documentado, con la crítica correspondiente. Fue en la tarde del 9 de Abril de 1880 cuando arribó la Escuadra enemiga a los alrededores de nuestro primer puerto y oculto a las miradas desde tierra, destacó dos lanchas torpederas, las cuales valiéndose de la oscuridad nocturna, pretendieron dar una sorpresa; pero fallaron, pues el torpedo destinado a la **"Unión"**, explotó antes del blanco. Tres horas mas tarde de ese hecho aparecía ante el Callao la poderosa Escuadra chilena: **"Blanco Encalada"**, **"Huáscar"**, **"Pilcomayo"**, **"Loa"**, **"Angamos"**, **"O'Higgins"** y **"Matías Cousiño"**. En los días que siguen, estas naves a las que las relévan, rompen el fuego contra la población y sus defensas y contra las naves Peruanas que están en la Bahía. La conciencia de la Marina, formada por su tradición y educada por los deberes a su Patria, tuvo una sola suprema orientación ante el peligro: la defensa del Callao. En cada página del bloqueo, el Perú produce un héroe.

Respecto a uno de esos héroes vamos a tratar aquí.

Aún vive y palpita en el sentimiento naval y deseamos que ello se extienda a todos los Peruanos, la hazaña del ilustre marino CARLOS BONDY TELLERIA.

El crepúsculo de una tarde de héroes de la Ciudad de los Reyes, en el año 1853, alegró el hogar de Dn. FELIX BONDY y Dña. INES TELLERIA, con el nacimiento de su hijo Carlos.

Cursó sus estudios primarios y secundarios en la ciudad de Lima, los cuales concluyó en forma satisfactoria. Admirador de la legendaria figura de "Miguel Grau" sintió el llamado del Mar, siguiendo la carrera de las armas que mas tarde lo llenara de gloria. Durante sus años de estudio forjó su espíritu de lucha y acrecentó su amor por la

Patria egresando de la Escuela Naval del Perú como Guardia Marina.

Luego del Combate de Angamos, durante el bloqueo al Callao, tuvo destacada acción, la cual enunciaremos mas adelante.

El 12 de Octubre de 1882 contrajo matrimonio con Margarita Guerra, natural de Piura de cuya unión nacieron María Inés, Carlos, y Carmela Rosa.

Siendo Capitán de Corbeta pasó a la situación de retiro para seguir engrandeciendo a su Patria, dedicándose al comercio.

Falleció en la ciudad de Lima, a los 72 años de edad el 17 de Abril de 1925.

Nació, pues BONDY en 1853 un año antes que Miguel Grau, ingresara como Guardia Marina a la Armada Peruana, la que estaba en su mayor apogeo merced a los desvelos de Castilla. La integraban las fragatas "Amazonas" y "Apurímac", el vapor de guerra "Rímac", los Bergantines "Gamarra" y "Guise", las goletas "Libertad", "Jesús", "Héctor", "Peruana", "Loa" y "Tumbes", la corbeta "Yungay", el pailebot "Vigilante", la barca "Limeña" y el transporte "Alaiza". Fue una época de grandeza naval del Perú.

Como manifiesta Jorge Basadre, "Castilla tiene la visión de tierra y de un Perú Naval, que otros gobernantes, extranjeros u oriundos del interior no tuvieron, con fatales consecuencias. Y como complemento de un Perú Naval, va a la visión de un Perú Fluvial, el de los grandes ríos, llevando barcos y equipos al Amazonas". Se crea el apostadero Naval de Iquitos, llegan las embarcaciones Fluviales "Morrón", "Pastaza", "Putumayo" y "Napo" y la lancha "Tambo"; para el Lago Titicaca el "Yavarí" y el "Yapurá".

La fragata "Amazonas" da la vuelta al mundo entre los años 1856 y 1858.

Se produce el conflicto con el Ecuador en 1859, que termina con todo éxito debido a la eficiencia de la Escuadra preparada por Castilla.

El conflicto con España y la derrota de la escuadra española el 2 de Mayo 1866 en el glorioso Combate del Callao, levantaron la moral y el espíritu patriótico de la Nación.

Sin duda, estos hechos contribuyeron en mucho a la vocación marina de CARLOS BONDY y de otros muchos jóvenes que como él escogieron la carrera náutica.

Por la época de su egreso de la Escuela Naval, que entonces funcionaba en el pontón "Marañón", ocurre la sublevación de los hermanos Gutiérrez y el asesinato del Presidente Balta, hecho revelador de la mayor insensatez de una época, cuando se estaba gestando una guerra contra el Perú, y el olvido de normas esenciales que Grau, Comandante del "Huáscar", condenó y contribuyó a debelar con atinados desplazamientos de la Escuadra. Por entonces, los gobiernos posteriores a Castilla parecieron abandonar la política del gran animador de nuestra Flota de Guerra.

Frente al armamentismo de Chile, pese a las advertencias de muchos destacados profesionales de la Marina, quienes propugnaron la compra de dos blindados iguales a los del país del Sur y cuya construcción fue anulada, los gobernantes dirigieron su política hacia alianzas, las cuales no tuvieron el éxito que ellos imaginaron. Hicieron caso omiso de la advertencia de Castilla que: "Cuando el país del sur compre un buque nosotros debemos adquirir dos",

Y vino la guerra, de la que dice Basadre: "Sin duda alguna no hay en la historia de la República hecho de significación comparable a la Guerra con Chile...".

La mutilación del territorio de la Patria, el afán de reconstrucción de la República, todo esto y mucho más le concede a la guerra de 1879 una significación en lo moral y en lo material para la vida de nuestro país”.

Tuvimos que improvisar. La pléyade de brillantes Jefes y Oficiales, entre los que destacó CARLOS BONDY, era casi todo cuanto restaba de nuestra pérdida grandeza marítima y contribuyeron con sus hazañas, entre el dolor y el sacrificio, a continuar nuestra gloriosa tradición naval y a legarnos la lección imborrable que nunca más debemos improvisar, nuestra defensa, ni descuidar la preparación más adecuada para la protección de nuestra Patria, y que nuestros más eficaces aliados con los elementos de combate con que podemos contar.

Este es el reto, ésta es la lección, el camino y el ejemplo que nos enseñan héroes como BONDY y otros más como él, que supieron cumplir con su deber más allá de lo que podía esperarse de nuestra inadecuada preparación de entonces para la guerra.

J. ARMANDO GUIMET, EN SU LIBRO: “LOS GRANDES DEL PERU” DICE DE BONDY:

Fue este heroico Alférez de Fragata, quien recibió el peligroso y arriesgado encargo de hacer volar por medio de un torpedo preparado por Don José Manuel Cuadros el buque chileno “Loa”, quien con otros barcos de la misma nacionalidad habían bombardeado el Callao y bloqueado el puerto.

Su valiente acción le ganó el aplauso de la ciudadanía, que muy pronto habrá de pagarle la deuda de gratitud que merece, inmortalizando su nombre en el bronce o en el mármol.

JOSE MANUEL CUADROS

Este patriota e inventor nacional, había concurrido a la batalla de Miraflores; luego formó parte de la guardia urbana.

Su patriotismo y talento, lo capacitaron para inventar, una clase de torpedos desconocida en esos años y cuyos magníficos resultados se manifiestan con la voladura del buque chileno "Loa", surto en el Callao, el 3 de Julio de 1880 y de otro barco de guerra de la misma nacionalidad, la "Covadonga", el 13 de Setiembre de aquel año en Chancay.

Cuadros era natural de Lima, donde nació el 7 de Diciembre de 1848. Pasó a mejor vida, el 21 de Setiembre de 1898 cuando estaba terminado su código de señales para las marinas de guerra y mercante del Perú.

SE LE PUEDE CONSIDERAR A CARLOS BONDY COMO UNO DE LOS PRECURSORES DE "DEMOLICION SUBMARINA EN NUESTRA MARINA DE GUERRA".

Excmo. Sr.

Ministerio de Marina	Folio
Archivo General	No. 36

(Copia)

Lima, 4.2 de mayo de 1885.

Excmo señor:

La Asamblea Nacional Constituyente, apreciando en justicia la acción practicada por los ciudadanos, que, durante la guerra con Chile, prepararon torpedos é hicieron eficazmente uso de ellos, ha declarado beneméritos de la patria y dignos del premio designado en la segunda parte del artículo tercero de la ley general de la materia, sancionada el día de ayer, al Coronel D. Zequiél del Campo, á los tenientes de Marina D. Carlos Bondy y D. Decio Oyague, y á los distinguidos ciudadanos D. Constantino Negroiros y D. Enrique Guzman y Valle.

Lo comunicamos á V.E. para su conocimiento y demás fines.

Dios guarde á V.E.

Mannuel Tovar, Vice-Presidente de la Asamblea.

Juan P. Lanfranco, Secretario de la Asamblea.

J. Sanchez Gutierrez, Sec. de la Asamblea.

Al Excmo. Sr. Presidente Provisional de la República.

Lima, 29 de mayo de 1885

Cúmplase, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S.E.-Echenique.

DIC 18 1913

Resolución legislativa

N° 1.928

Quatro

Lima, 29 de noviembre de 1913

Excmo. Señor:

El Congreso, atendiendo a los importantes servicios prestados por el alferes de fragata graduado don Carlos Bondy, en la defensa nacional ha resuelto que el Poder Ejecutivo, le espuda despacho de teniente primero efectivo con la antigüedad de 3 de julio del 1880, reconociéndolo quince años de servicios efectivos que ha prestado a la Nación, en el periodo de tiempo comprendido del año 1869 al 1884 inclusive.

Lo comunicamos a V.E. para su conocimiento y fines consiguientes.

Dios guarde a V.E.

Juan A. Alfaro *David Barrios*
Presidente del Senado. Segundo Vice Presidente de la Cámara

de Diputados.

Clemente J. Revilla
Senador Secretario

Alberto Sicada
Diputado Secretario

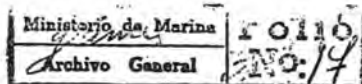
Al Excmo. Señor Presidente
de la República

NUMERADA EN LA FECHA

Lima 28 de Diciembre de 1913

RECIBIDA

NOV 23 1916



Lima, 23 de noviembre de 1916.

Excmo. Señor:

El Congreso ha resuelto que se expidan despachos de Capitán de Corbeta al Teniente 1.^o de la Armada don Carlos Bondy y se le reforme su cédula de retiro con el haber íntegro correspondiente a la primera de dichas Clases.

Lo comunicamos a V.E. para su conocimiento y demás fines.

Dios guarde a V.E.

Juan J. Dieblor
Presidente del Senado

Lucas Armas
Secretario

M. Manzanilla
Presidente de la
Cámara de Diputados.

Manzanilla
Diputado Secretario.

M. Al Excmo. Señor
Presidente de la República.

ACCION DEL ALFEREZ DE FRAGATA

CARLOS BONDY TELLERIA (1880)

Luego del Combate de Angamos, y anulada casi totalmente la Fuerza Naval Peruana, la Escuadra Chilena, sin rivales, se dedicó, a transportar el ejército, destruir elemento de embarque en los puertos y caletas y patrullar el mar para impedir el acarreo de armas al Perú.

Desde Abril de 1880 bloqueó el Callao, y sus Unidades fueron reforzadas por la llegada del nuevo vapor "Angamos".

El bloqueo no transcurrió sin incidentes. Entre ellos estuvieron como se dijo en líneas anteriores, las tentativas fallidas para destruir a la **"Unión"** y los disparos sobre la dársena de los buques y los fuertes; y del lado Peruano, los intentos de volar los buques enemigos mediante torpedos, y las acciones de lanchas torpederas.

Con algún material que en Estados Unidos nos consiguió el audaz negociante Charles Flint, se constituyó una brigada torpedista para intentar el uso de esta incipiente arma, a cargo del Capitán de Navío Leopoldo Sánchez, los Alféreces de Fragata Decio Oyague, Carlos Bondy, Gil Cárdenas, y el hábil ingeniero J. Manuel Cuadros.

Días transcurrieron y el 23 de Abril de 1880 la Escuadra Chilena efectuó el primer bombardeo al Callao fracasando en el intento de atacar al "Atahualpa", siendo repelidos en su agresión por éste y por la corbeta "Unión".

El 10 de Mayo de 1880 como represalia contra dos torpedos lanzados por la brigada torpedista formada en el puerto, tuvo lugar el segundo bombardeo al Callao con siete barcos Chilenos.

Días después el 24 de Mayo de 1880 se realizó el combate de la lancha "Independencia", con las lanchas "Gua-

colda" y Janequeo", donde tuvieron heroica actuación. el Teniente Segundo JOSE GALVEZ MORENO y el Guardiamarina Emilio J. San Martín.

En el bloqueo del Callao los Chilenos destacaron diariamente un buque para hacer el servicio de ronda, con la misión de reconocer las embarcaciones que trataban de salir del puerto o de entrar en él, ocupándose al mismo tiempo de las otras operaciones de vigilancia en la Bahía.

No hubo novedades hasta el mes de Julio. El primer ensayo que hizo con los torpedos inventados por el Ingeniero Cuadros, segó la vida al Alférez de Fragata Gil Cárdenas y ocho marineros al estallar prematuramente.

Fue necesario coraje y valor para seguir experimentando con las cargas explosivas cuyo precedente eran patriotismo y muerte, pero teniendo en cuenta los altos ideales perseguidos por aquellos Oficiales que conformaban la brigada torpedista, nuestros ensayos siguieron adelante.

El segundo torpedo que preparó, fue comisionado por su arrojo y valentía al Alférez de Fragata "CARLOS BONDY", el cual estaría acompañado de dos marineros paiteños. Poniendo en práctica el plan concebido, el 2 de Julio por la noche salió Bondy del Callao a cargo de una balandra (velero) especialmente construido para ese fin, la cual llevaría en el fondo la carga explosiva cubierta por víveres atrayentes y de variadas clases, la misión era llevar la balandra al encuentro del crucero chileno "Loa", al cual tocaba servicio de ronda el día 3, el modo de hacerlo correría a cuenta del ingenio, intrepidez y coraje de "CARLOS BONDY TELLERIA".

Poco después de la línea de buques de guerra neutrales, fue casi descubierto por un torpedero enemigo, pero estaba escrito que éste no sería el fin, y continuó adelante.



DAVID ATRAE A GOLIAT

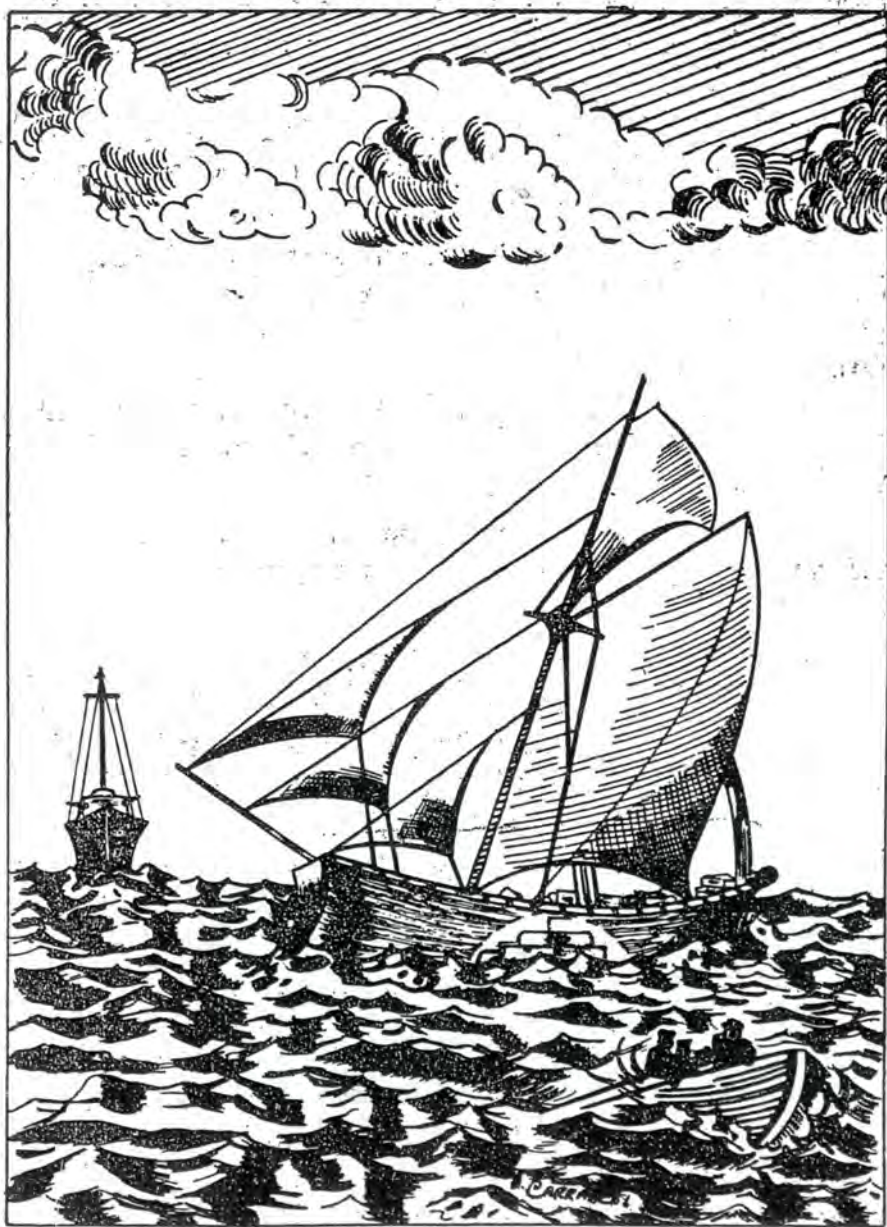
Ya casi a las 6 de la tarde, y pasando por alto el peligro que corría su vida que gustoso hubiera sacrificado llegado el momento, en aras de la Patria, haciendo toda clase de maniobras y fingiendo que huía, logró llamar la atención del "Loa" y de los torpederos que rondaban como a dos millas de distancia, cuando estuvo seguro que el crucero enrumbó a la balandra, abandonó éste con las velas sueltas, embarcándose con su gente en un pequeño bote.

Juan Guillermo Peña, Comandante del "Loa", pese a las enérgicas órdenes dadas por Riveros y haciendo caso omiso a las sospechas de sus Oficiales, atraído por la carga, ordenó abarloar el velero y sacar las provisiones. Una tarde de gloria fue mudo testigo de la tremenda explosión de 200 libras de dinamita, la cual envolvió en una nube de humo y agua al buque chileno abriéndole un gran boquete que lo hundió en el acto matando a su Comandante Juan Guillermo Peña y todos los que se encontraban en el área, y pereciendo debido al hundimiento 119 tripulantes. Con el "Loa" se perdieron abundante provisión de víveres y municiones así como dos modernos cañones Armstrong de 152 mm., destinados al "Blanco Encalada". "Carlos Bondy" la Patria reconoce tu hazaña y admira allá en la posteridad tu arrojo, valor y patriotismo que quedan como ejemplo para todas las generaciones de marinos.

El Teniente Coronel CARLOS DELLEPIANE, en su obra Historia Militar del Perú, Tomo II, Capítulo II:

Bloqueo del Callao.— Mientras se desarrollaba en el Sur los hechos ya conocidos, en el mar, frente al Callao, la escuadra chilena sufría rudos golpes que rebajaban su poder moral y material.

El transporte "Loa", en crucero por el lado norte de la rada del Callao, avistó el 3 de Julio una balandra que se encontraba anclada aunque con sus velas desplegadas. El Comandante del "Loa" ordenó entonces que un Oficial se



GOLIAT CAE EN LA RED

aproximara en un bote para reconocerla, y como éste al hacerlo la encontrara cargada de frutas al tope, aves y algunos sacos, dispuso lo conveniente para remolcarlo al costado del "Loa".

Llegando cerca de su nave el Oficial dió cuenta a su Jefe de la comisión que se le había encomendado y éste ordenó que se transbordara la carga.

La operación se realizaba con toda tranquilidad, cuando al levantar el último saco se produjo una formidable explosión. Un resorte sostenido en descanso por el peso del último saco, debía destenderse cuando éste faltara, provocando el incendio de un fulminante, conectado en contacto con una fuerte carga de pólvora disimulada en el fondo de la balandra.

La violenta explosión originó en el "Loa" una enorme vía de agua, que dió con el transporte en el fondo del mar en 5 minutos escasos.

Algunos tripulantes se salvaron en bote o a nado, siendo recogidos muchos de ellos por los Peruanos.

El historiador chileno Diego Barrós, en su Libro Historia de la Guerra del Pacífico Capítulo III:

"En la tarde del día 3 de Julio de 1880, el crucero "Loa" estaba de servicio y voltejeaba en la bahía del Callao, habiendo divisado cerca de la costa una lancha a la vela, se adelantó a ese lugar y despachó un bote para reconocerla. La lancha estaba fondeada, con sus velas izadas, cargada de comestibles y sin un solo tripulante. Esta circunstancia infundió a algunos de los Oficiales Chilenos la sospecha de que fuese una asechanza. El Comandante del "Loa", sin embargo, mandó a atracar la lancha al costado de su buque, y dió orden de que la descargaran. Cuando se terminaba esta operación se hizo oír una terrible explosión, y el "Loa" cuyo costado había sido abierto comenzó



MUERTE DE GOLIAT

a hundirse inmediatamente y acabó de sepultarse en el mar, al cabo de 5 minutos. Fácil es suponer la confusión de sus tripulantes en esos momentos: muchos de ellos, sin embargo consiguieron mantenerse sobre las aguas y dar tiempo a que se les socorriese. El Contralmirante Rivero, cuyos buques estaban bastante lejos del desastre, envió inmediatamente sus lanchas a socorrer a los náufragos; pero los marinos neutrales, ingleses, franceses, e italianos, que estaban fondeados mucho más cerca, acudieron prontamente y pudieron salvar de la muerte a 55 personas, entre marinos y soldados. El Comandante del buque, 3 guardiamarinas y cerca de 100 marineros perecieron en el naufragio. La pérdida del buque y la de sus tripulantes causaron una profunda impresión en la escuadra chilena y la llenaron de dolor durante algunos días.

COMO SE HUNDIO LA CORBETA CHILENA "COVADONGA" EN CHANCAY

Gonzalo Bulnes reseña lo siguiente:

SETIEMBRE 13 TORPEDO PUESTO A LA "COVADONGA"

El 13 de Setiembre, Ferrari (Comandante de la "Covadonga") se acercó a 500 metros de la playa a observar el ferrocarril sobre el cual hizo fuego, y al retirarse vio dos lanchas, a corta distancia de la tierra. Cumpliendo sus instrucciones las atacó, pero los disparos no dieron sino en la más grande de ellas, la cual echaron a pique, no así a la otra que era una canoa elegante, pintada de blanco, con sus bronce relucientes, Ferrari mandó tomarla a un bote tripulado por un Oficial y gente con hachas, advirtiéndoles que tuvieran mucho cuidado con las trampas. Llegados al costado de la canoa, la reconoció el calafate antes de destruirla, y tanto él como el aspirante que iba a cargo del

bote, gritaron a Ferrari estas palabras que fueron oídas por todos:

—“NO HAY NADA SOSPECHOSO”

El Comandante contestó:

—“SAQUENLA A REMOLQUE PARA AFUERA”

La elegancia de la embarcación avivó el deseo de conservarla. Hubo quien manifestó dudas si aquello no sería un torpedo, y el calafate repitió que la había registrado y que no tenía nada.

LA “COVADONGA” SE HUNDE

Con esa confianza se ordenó colocarlo a bordo de la “Covadonga”. Al levantarla estalló un dispositivo de dinamita adherida a las trapas, piezas en que se amarra el bote al ser izado. La explosión fue terrible. La corbeta se hundió en tres minutos y la tripulación no tuvo sino un bote en que salvarse. Subieron a él 29 personas. Alrededor de 40 náufragos fueron recogidos por las lanchas de tierra y el resto que eran aproximadamente 90, murieron ahogados; entre ellos el Comandante.

Este suceso ocurrido que conmovió al país, fue semejante al del “Loa”. La “Covadonga” fue echada a pique por un torpedo y para dar mayor relieve al desastre, la noticia de su pérdida llegó a Santiago en los momentos en que se celebraba el aniversario de la Independencia. “SETIEMBRE 20, PINTO A LILIO. EL 17, CUANDO PRINCIPIABA A CELEBRARSE EL 18 DE SETIEMBRE, RECIBIMOS LA NOTICIA DE LA PERDIDA DE LA “COVADONGA”. DEBEMOS SENTIR LANCES COMO EL DEL “LOA”, NO SOLO POR LA PERDIDA DE LOS BUQUES, QUE MUCHA FALTA NOS HA-

CEN, SINO TAMBIEN POR EL RÍDICULO QUE CAE SOBRE NOSOTROS".

Pinto tenía razón.

La superioridad de la Escuadra había redoblado las medidas de precaución respecto a los torpedos después de la pérdida del "Loa". Impartió orden a todas las naves que ni se reconociese ninguna nave sin permiso del buque insignia y que no se permitiese acercarse a ellas ninguna cualquiera que fuera su bandera.

En el sumario que se instruyó se preguntó, a los Oficiales sobrevivientes y al Comandante del "Amazonas", "Ríofrío", si se sabía en el "Loa" que se preparaba un torpedo con "O'Higgins". A eso contestaron el Teniente Dn. Leoncio Señoret, 2º del buque, que había oído "rumores"; el Oficial de Guardia Dn. Pedro E. Stabell, que no sabía ni había oído decir nada; el Teniente Dn. Pedro E. Martínez que fue encargado de tomar la balandra: "que no sabía nada"; el Sub-Teniente de la Artillería de Marina Dn. Víctor A. Bianchi, embarcado en el "Loa", que se "susurraba"; el Ingº 3º Dn. Andrés Duncan, que estaba tan bajo a la idea del torpedo que cuando sintió la explosión creyó que fuera un proyectil.

El Comandante del "Amazonas", "Ríofrío", declaró de que no tenía conocimiento de que se preparara un torpedo y el Comandante del "Huáscar", Dn. Emilio Valverde, que Peña se lo había comunicado tres días antes. Este es el dato más fuerte para hacer creer que Peña sabía lo comunicado por Pinto.

El Presidente, indignado por lo sucedido, escribía a Dávila: "Julio 9. ¿Qué dice del siniestro del LOA? Que las desgracias vengan por sus pasos contados diremos que hacer; pero es de no conformarse cuando suceden como ésta por. . . Hace como un mes envié a Lynch un telegrama con encar-

go de comunicarlo a Riveros, diciéndole que los Peruanos, preparaban un torpedo en el fondo de una lancha con víveres y que al levantar el último bulto que sería pesado, reventaría el torpedo. Ha sucedido tal como se los había prevenido".

El aviso a que se refiere Pinto en esa carta decía así: "Pinto, telegrama, Junio 3. "En Ancón preparando un joven Manuel Cuadros, un segundo torpedo... He oído decir que el torpedo es de esta manera: se compone de una lancha de vela, cargada de comestible y carneros, y al quitar el última bulto hay un resorte para reventar el torpedo".



El recuerdo de Bondy permanece imperecedero
B.A.P. "BANDY"

Segunda Parte

Nuestra Marina para materializar justo homenaje al valeroso "CARLOS BONDY" por ley dispuso se ponga el nombre del joven Oficial a un buque de nuestra Escuadra que surcaría los mares con orgullo majestuoso y que la gente que lo tripula se sienta profundamente imbuido por el patrono del buque, por el recuerdo de sus hazañas logrando así se forme el espíritu, el alma del buque gracias al nombre, a la hazaña del C. de C. CARLOS BONDY.

El B.A.P. "Bondy" conformó la Flotilla de Patrulleras de Costa, siendo su misión primordial como indica el nombre de la Flotilla, patrullar y resguardar nuestra Costa preservando nuestra riqueza ictiológica y defendiendo nuestra soberanía marítima. Actualmente cumple la misma misión a órdenes de la Dirección General de Capitanías y Guardacosta.

Esta unidad de porte pequeño de andar serio, es casi en su totalidad de madera, pero todos los hombres que la han tripulado tienen espíritu y alma de acero.

Fue comprado a la Marina de Guerra de los Estados Unidos el 17 de Enero de 1947. El ex-barreminas de puerto YMS-25 sirvió en la Marina de los Estados Unidos desde 1942, en que fue lanzado de los astilleros de GREEN PORT BASIN y sirvió durante cinco años como barreminas.

En 1947 en la Base Naval de Norfolk fue entregado al Perú siendo el encargado en el Comando el C. de C. CARLOS SALMON CAVERO, que conjuntamente con los siguientes Oficiales conformaron la primera dotación: Tte. 1º Oscar Mavila, Tte. 1º Miguel Rotalde, Tte. 2º Luis Guerinoni, y Tte. 2º Jorge Arnillas.

Fue entregado conjuntamente con el ex-YMS-35 (B.A. P. "San Martín", gemelo éste que honrosamente lleva el nombre del joven y valeroso Guardiamarina EMILIO SAN

MARTIN, que conformó la dotación de la lancha "Independencia" (1880) comandada por el Teniente 2º JOSE GALVEZ MORENO, quienes conjuntamente con pericia y valor lo gran enfrentar a las torpederas enemigas. La JANAQUEO y la GUACOLDA en la noche del 24 de Mayo de 1880 y que pese a que se malogró la ametralladora que llevaban en la lancha y con la posibilidad de ser presa del enemigo debido a la diferencia de velocidad Gálvez y San Martín con coraje y arrojo afrontaron la situación arrojando a la agresora un torpedo o barril conteniendo cien libras de pólvora común.

Fue Gálvez que temeroso de que la mecha fuera demasiado grande y no se lograra el cometido, se subió sobre un banco y logró efectuar dos disparos con su revólver, al segundo de ellos, se produjo una gran explosión que hundió las dos lanchas.

Gálvez salvó la vida más no así sus compañeros San Martín y Ugarte (joven este último, practicante de medicina que también los acompañaba).

Para Ugarte y San Martín fue un desastre. Varios días después se encontraron los restos de Ugarte, pero no los del Guardiamarina, que desaparecieron en el Pacífico.

Si se dijo que para estos valerosos, fue desastre en ese momento, ahora eternamente son cubiertos de gloria ya que la Patria, los recuerda y los recordará por los siglos así como aquéllos que ofrendaron su vida por nuestro Perú, aunque muchos de ellos serán anónimos.

El B.A.P. "BONDY" desde el año 1947 prestó eficientes servicios a nuestra Marina, siendo los principales, primero como barreminas y después al Servicio de la Dirección de Hidrografía y Faros y actualmente como Patrulla de Costa, bajo el mando de la Dirección General de Capitanías y Guardacosta.

Permitidme con todo respeto lectores, que aproveche la oportunidad para que a través de estas líneas modestas pero sinceras rinda a la tripulación que sirvió bajo mi mando, cuya lista enuncio posteriormente, mi más cariñoso recuerdo.

A todos ellos donde estén y donde se encuentren quizá alguno de baja del servicio o quizá otros en otras Dependencias va con todo sentimiento mi gratitud y mi agradecimiento por la lealtad el buen comportamiento que demostraron durante mi comando.

Mención especial hago al OM1. Motorista José García Huallamares que es el tripulante que más ha navegado en el B.A.P. "BONDY", pues, él fue uno de los comisionados para traer el buque cuando fue adquirido de la Marina de los EE. UU. y actualmente sigue prestando su valioso servicio, a mi recordado —B.A.P. "BONDY", con el mismo entusiasmo y energía— como lo hacía hace muchos años.

El OM1. García no sólo demostró eficiencia con sus máquinas, sino que sabía matizar la natural nostalgia del marino que se encuentra lejos del hogar, contando con tranquilidad y paciencia las muchas anécdotas vividas durante su larga trayectoria en la Marina y en especial a bordo del B.A.P. "BONDY";

Dotación B.A.P. "BONDY" — 1970.

PLANA MAYOR

Tte. 1º José Ricardo Valega Cánepa (Comandante)

Tte. 2º Jorge Herbozo Núñez del Arco

A.Fgt. SGC. (C) Víctor Cavero Leal

A.Fgt. SGC. (I) Gustavo Alarcón Foronda

PLANA MENOR

OM1.Mot. José García Huallamares

OM2.Mot. Valentín García Rojas

OM2.Señ. Héctor Delgado Soriano
 OM2.Ele. Digno Sánchez López
 OM3.Art. Carlos Castillo Sevillano
 OM3.San. Isaiuro Carbajal Núñez
 OM3.Eco. Segundo Carrasco Flores
 OM3.Ele. Angel Nattery Marcos
 OM3.Car. Pablo Quille Pauro
 OM3.Man. José Severino Benítez
 OM3.Coc. Alejandro Mari Mori Cruz
 Cb1.Fur. Pedro Arias Chilque
 Cb1.Señ. Miguel Fiestas Marchena
 CB1.Mot. Samuel Farfán Soto
 Cb1.Rad. José del Aguila Valera
 Cb1.Man. Francisco Panéz Navarro
 CB1.Man. Tomás Sánchez Saavedra
 Cb2.May. Juan Vela Llanos
 Cb2.Ele. Agustín Nores León
 Cb2.Man. José Saldarriaga Cavero
 Cb2.Mot. José Aquino Bazán
 Cb2.Señ. Avelino Juárez Alvarez
 Mar1.Mot. Juan Alarcón Porras
 Mar1.Mot. Alejandro Macedo Alva
 Mar1.Man. Severo Miranda Elguera
 Mar1.Ele. Evelio Meza Ruiz
 Mar1.Art. Hernán Casique Chávez
 Mar2. Oscar Briceño Balleto
 Mar2. José Villegas Pita.

Aprovecho también la oportunidad para invocar a la tripulación del B.A.P. "BONDY" a que se haga una visita anual a la tumba del Capitán de Corbeta Carlos Bondy y a todos en general invito a una visita al Museo Naval para apreciar objetos de gran valor histórico así como los restos de la Covadonga y otras reliquias dignas de verse.

BIBLIOGRAFIA:

Archivo Museo Naval del Perú

Archivo Biblioteca Nacional

Archivo General de la Marina

Archivo Banco de Reserva

Basadre, Jorge "Historia de la República del Perú".

Dellepiane, Carlos "Historia Militar del Perú" (1931 - 1936)

Barros, Diego "Historia de la Guerra del Pacífico"

Guimet, Armando "Los Grandes del Perú"

Vegas G., Manuel I. "Historia de la Marina de Guerra del Perú"



Cortesía: IMPRENTA DE LA MARINA

ESTACION NAVAL DE SAN LORENZO



1984



C. de N. José R. VALEGA Cánepa
COMANDANTE DE LA ESTACION NAVAL DE
SAN LORENZO

PROLOGO

"La Gran Meta de la Educación
no es el conocimiento;
sino la acción"

G. Spencer

La historia es aventura en muchas y variadas maneras; la aventura de la vida misma de los pueblos, aventura para el historiador que trata de franquear el pasado con el osado propósito de reconstruir hechos para traerlos al presente, pero a sabiendas que jamás podrá conseguirlo en su integridad sino sólo a través de sus vestigios.

El Perú es uno de los países con más rica historia en este contingente y su Isla de San Lorenzo forma parte de ella; gozando, a la vez, de una vieja y hermosa tradición en todo tipo de aspectos, es por eso que se torna necesario conocerla, porque creo que los lugares como las personas, tienen muchas veces el derecho de esperar una biografía; sobre todo, cuando han ocurrido episodios interesantes y ligados a las vidas de los humanos.

Asimismo, también, por el afán de elevar con ello el nivel de conocimiento del personal que labora en nuestra dependencia, y de las personas que se dignen visitarla en alguna oportunidad.

Es interesante subrayar que todas las informaciones aquí contenidas están respaldadas por comprobaciones realizadas a través de muchos años por notables historiadores.

A quien lea esto, le va a interesar desde el comienzo debido a que se exponen las notas más importantes desde los tiempos anteriores al Descubrimiento de América, pasando por la época de la Colonia y culminando con la creación de la Estación y la invalorable misión que cumple en bien de la Marina de Guerra del Perú.

Mi especial agradecimiento a los Oficiales que colaboraron de alguna forma en la realización de este folleto, en especial al Teniente Primero Mihailo RAKOCEVIC La Rosa y Teniente Primero Ing. Miguel BENITES Morillas.

Asimismo, un sincero agradecimiento al Dr. Romero y al Capitán de Navío José Valdizán Gamio, por su gran colaboración en la presente obra.

El Capitán de Navío
José R. VALEGA Cánepa



DEVELADO DE LA PLACA DE LA PLAZOLETA NAVAL

SAN LORENZO: UNA ISLA CON HISTORIA Y TRADICION

San Lorenzo, sinónimo de tradición marítima, fue escenario de grandes acontecimientos, es así que su historia se remonta desde tiempos preincas hasta el presente.

Al hablar sobre el origen del nombre de la Isla podemos ver que se oculta en el misterio o en la duda, no existiendo uniformidad de criterios, por lo cual les voy a citar algunas denominaciones.

Fue conocida como la Isla de Los Lobos, ya que una crónica nos refiere que habiendo avanzado una nave lo suficiente y estando adentro en lo más recio de la noche, se oyeron unos bramidos espantosos y una gran masa semejante a un descomunal monstruo marino se empezó a mover. Fue un momento de asombro, pero la imposibilidad de maniobrar rápidamente o la curiosidad que surgió del terror a lo desconocido, los hizo avanzar hacia la gran bestia del mar que resultó ser la Isla poblada por gran cantidad de lobos marinos.

López de Velasco le dio a la Isla el nombre indígena de "GINA" a lo cual el Dr. Carlos Romero refiere, que al parecer en la impresión de la obra en 1844 el copista cambió la letra "S" por la "G" ya que "GINA" en vocablo campa significa mujer y "SINA" en vocablo aymara significa esterilidad, lo que estaría de acuerdo con la aridez del lugar.

Según José Valdizán, antiguamente se le llamó "SHINA", ya que de una de las crónicas de Julio C. Tello se toma la siguiente referencia: "Las Islas del Pacífico fueron en la antigüedad teatro de grandes acontecimientos; Macabí, Guañape, Chao, Don Martín, San Lorenzo, Pachacámac, Asia y el Grupo Chíncha fueron las más célebres y tenían nombre de dioses, cuya historia conserva la tradición como AKAT, SHINA (SHI - Luna), KAWILLACA, etc. . ."; a la vez señala que en la época moderna se le llamó San Lorenzo.

Sobre este nombre podemos mencionar que, según las tradiciones españolas, al llegar a algún lugar desconocido se le bautizaba con el nombre del Santo que se celebraba aquel día y, de otro lado, acaso por lo agobiante del calor durante la época de verano, se le bautizó como San Lorenzo, debido a que este fue el Santo y mártir que murió emparrillado.

Entrando en la parte histórica, al Sr. Manuel Darías refiere que la isla estuvo habitada por Indios dedicados a la pesca, pues en la primera caleta sur de la isla existían centenares de tumbas antiguas marcadas con enormes piedras, debajo de las cuales se encuentran esqueletos humanos envueltos en antiguas vestimentas y grandes tinajones que habían sido utilizados para conducir el líquido elemento desde el Callao. También se han encontrado vinchas con plumas que utilizaban las tribus.

Debajo de las capas de guano se descubrió la existencia de restos de adoratorio y templos, cadáveres de mujeres decapitadas, alfarería ceremonial y otros objetos rituales.

El Dr. Villar Córdova, afirmó que en épocas pretéritas, existió el "Templo de la Luna" que fue construido en una de las cimas.

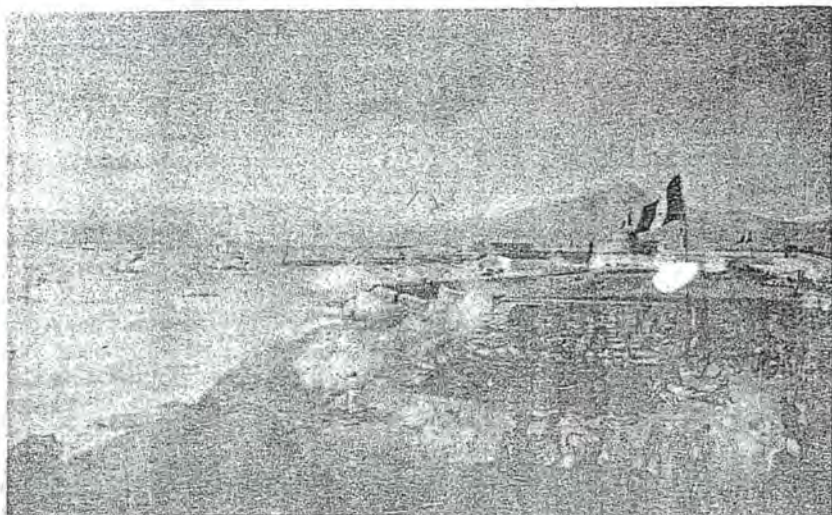
Huamán Poma de Ayala refiere que el mes de Setiembre estuvo consagrado a la adoración de la Luna y se le denominaba COYA RAYMI que quiere decir COYA REYNA y RAYMI, Gran Fiesta. Porque de todos los planetas y estrellas del cielo ella es Reyna y Señora del Sol.

La AKATAY MITA, festividad de la vuelta del guano y reabono de las tierras fue tradicionalmente celebrada en las Islas del Pacífico y se cree también que esta Isla participó en esta celebración.

Notables hombres de ciencia han realizado en ella profundos estudios geológicos en ella; cabe mencionar el profesor Max Uhle, quien llevó a cabo excavaciones arqueológicas que descubrieron toscas murallas y una relativa cantidad de tumbas y envoltorios de momias, variados objetos de oro y plata, que no podían pertenecer posiblemente a humildes pescadores, sino a señores de categoría del Valle, probablemente de Maranga o Bellavista que disponían, antes de morir, según la costumbre ya citada el traslado de sus restos a la Isla.

Cuando las Naves de Francisco Pizarro dejaron atrás la Isla del Gallo, los conquistadores se enfrentaron a un Océano plegado de misterios, así empezaron a conocerse las islas del Mar Peruano, naciendo al conocimiento de los Europeos no como Mansión de los muertos según la creencia indígena, sino como esas insulas del paraíso que soñaba descubrir Pizarro.

El mito aparece otras veces. Así Pedro Ordóñez de Cevallos, nos fantasea sobre una isla del Mar del Sur, situada frente al Perú aunque apartada de su costa, habitada por ciertos náufragos españoles quienes, al no tener mujer, las hurtaron de los de la tierra.



**LA ISLA VISTA DESDE EL REAL FELIPE DURANTE EL
COMBATE DEL DOS DE MAYO 1866**



**SE PIENSA QUE EN ESTE LUGAR EFECTUABAN LA
ADORACION A LA LUNA NUESTROS ANTECESORES**

No se cita la fecha desde cuando la parte Norte de la Isla San Lorenzo, llamada Punta de Galera, sirvió como lugar de castigo para los delincuentes indios y negros, pero el hecho probado es de que los Jesuitas concurrieron a ella para ejercitar sus prácticas religiosas desde que se establecieron en Lima en 1569; demuestra que se utilizó con tal objeto desde los primeros años de la Fundación de Lima.

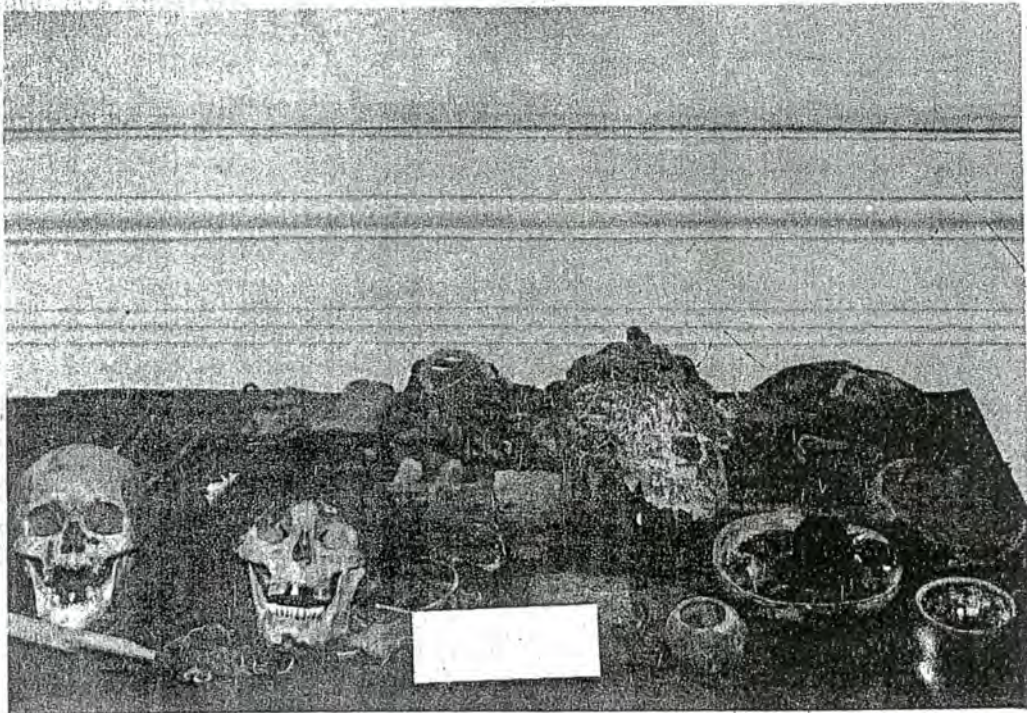
Las crónicas de casi todos los autores de la Conquista y Guerras Civiles entre españoles, se ocupan con abundancia de pormenores del cruel y vejatorio episodio al cual fue sometido el Primer Virrey del Perú, Blasco Núñez de Vela, por las autoridades que lo habían depuesto, confabuladas con el rebelde de Gonzalo Pizarro.

El pobre Núñez de Vela, después de sus arrestos y desplantes como primera autoridad del inmenso Virreynato que tenía por sede la Ciudad de los Reyes, cayó terriblemente en desgracia, fue detenido y, ante el peligro que corría por parte de sus enemigos de un atentado que podía costarle la vida, fue llevado a la Isla San Lorenzo y con el objeto de tenerlo allí aislado, bajo protección armada, hasta su conducción cuando hubiese buque a España; fue llevado del Callao a la isla en una balsilla de totora, con gran protesta de su parte al ser indigna la embarcación para su elevada jerarquía y sobre todo, según cuentan las crónicas, porque no sabía nadar y temía resbalar en las aguas nada tranquilas del camotal.

El depuesto representante de su Majestad, el Rey, justamente indignado protestó de tal ultraje y pidió que constara en el Acta de Embarco que tomó notario su temor que se tramara una celada en el trayecto para hogarlo, pero de nada valieron sus quejas; fue subido a la fuerza a la balsilla de totora y llevado a la isla entre mofas y palabrotas de quienes quedaron en tierra, y allá en la isla pelada de pura arena sin vegetación, ni agua, llamada entonces Isla de Lobos hubo de permanecer 5 días, al cabo de los cuales lo llevaron en un buque de la escuadra al norte, de donde escaparía para encabezar la infortunada campaña de Quito, que terminó con su muerte en manos de un negro esclavo.

En esta misma época la Isla recibió la visita de los corsarios como George Van Spilberg o Spilberghen, Almirante al servicio de Holanda pero oriundo de Alemania, quien recibió la orden de venir al Pacífico en expedición en el año de 1614, y luego del Combate Naval de Cañete en el cual superó a la Escuadra comandada por don Rodrigo de Mendoza, tanto los marinos virreynales como los Corsarios se dirigieron hacia el Callao.

RESTOS ARQUEOLOGICOS HALLADOS EN LA ISLA SAN LORENZO



TODOS ESTOS OBJETOS FUERON ENCONTRADOS POR
PERSONAL DE LA MARINA DE GUERRA

En 1835 Charles Darwin, el sabio autor de "El Origen de las Especies" visitó la Isla, arribó al Callao en el "Beagle"; Darwin hizo una somera visita a Lima ya que existía la revolución de Salaverry contra Orbegozo y por ser el lugar donde se estimaba tranquilidad la isla, en ella pasó la mayor parte de su estadía. Refiriéndose a ella escribió: "La estéril Isla de San Lorenzo que rodea al Puerto era el único lugar donde se podía ir a pasear con alguna seguridad, la parte superior de esta Isla se eleva a una latitud de más de mil pies, se encuentra durante la estación invernal en el límite de las nubes, se haya en ella algunos criptógamas y algunas flores.

En el Combate Naval del 2 de Mayo de 1866 cupó a la Isla un papel muy importante; batida la Escuadra Española y cesado el fuego, el Almirante Méndez Núñez se dirigió tranquilamente a San Lorenzo protegidos por una espesa niebla para enterrar a sus muertos, atender a sus heridos y reparar sus naves de manera de poder cruzar el Pacífico. El camposanto en que inhumaron aquellos cadáveres recibió el nombre de "Cementerio de los Españoles", se haya situado poco antes del extremo Nor Este de San Lorenzo, muy próximo a la actualmente llamada Caleta de la Aviación.

En 1867, por no haber aceptado al Contralmirante de la Armada Americana John Tucker los marinos peruanos Capitán de Navío Lizandro Montero; Capitanes de Fragata Manuel Ferreyros, Miguel Grau, Aurelio García; Capitanes de Corbeta Julio Tellería, Ezequiel Otoya, Juan Cobián, Gregorio Pérez, Mariano Jurado de los Reyes, Aristides Gonzáles Vigil; Teniente Primero Elías Aguirre y el Alférez de Fragata Enrique Palacios; entre otros, arrestados y transportados en el "Chalaco" a la Isla de San Lorenzo. El 11 de Febrero de ese mismo año son declarados inocentes de sus delitos de insubordinación, deserción y traición a la Patria. La brillantez de Luciano Benjamín Cisneros, su abogado defensor, concluyeron con estas palabras: "Los Marinos no han cometido la más ligera falta. Si alguna hay, será efecto de un doble patriotismo, pero las exageraciones del patriotismo se disimula, no se pone".

En 1880, habiéndose perdido al Monitor Huáscar y existiendo la posibilidad de un Bloqueo Naval al Callao, se construyó en las alturas de la isla una torre Atalaya que al mando de un Oficial con cuatro marinos, estaban continuamente mirando el horizonte a fin de dar aviso de la infiltración de Navíos Chilenos al Callao.

Desde hace 70 años se viene tratando de unir la Isla de San Lorenzo y La Punta. El primer estudio serio fue elaborado por el Ingeniero Holandés J. Kranss en 1914, durante el Gobierno del Presidente Billingham, comenzando desde La Punta con un molo de un largo total de 4,500 metros, descansando sobre el fondo de cascajo y arena con un ancho de 22 metros y una altura de 3 metros sobre la mayor bajamar.

Sobre el molo se iban a instalar dos líneas férreas para el tránsito de mercaderías, dos líneas de tranvías, una calzada y una vereda.

Luego el año 1958 le dieron la Buena Pro a la firma Christiam J. Nulsen, Ingenieros Contratistas que calcularon una inversión de 268 millones de soles. En los años posteriores se intentaron otros proyectos, pero hasta la fecha no se ha podido cristalizar este caro anhelo.

Quién se podría imaginar que la que se pensaba como árida, inhabitada y misteriosa isla no careció tampoco de anécdotas; aquí les vamos a relatar la del Presidente Ramón Castilla en 1859. Dícese que durante su Gobierno Dn. Tadeo Terry, había obtenido autorización para efectuar tres obras en Isla: Un establecimiento de baños, un Faro y un Dique Flotante. Llegado el día de la inauguración, el hombre de negocios invitó al Presidente a subir al dique. Castilla, previsor y prudente, contestóle con una de sus conocidas expresiones: "El Gobierno ve las cosas de lejos", e hizo muy de verlas así porque a los pocos minutos de hundió el dique, al recibir sobre sus calzos al Vapor "Apurímac".

Otras de las personalidades que la visitan son el actual Presidente Fernando Belaúnde Terry y sus Ministros, que durante la época de Verano concurren allí para rememorar lo que se decía en tiempos de antaño: "A cualquier playa o Caleta de la Isla se iba desde temprano, apenas con el desayuno y el día volaba como un suspiro caminando sobre la arena, o en la pesca, o en el baño en la orilla que nunca faltaban, a la vez degustando los sabrosos mariscos y escuchando las notas de las guitarras criollas".

Podemos citar también que se levantaron casas particulares en la isla, de señores de otras épocas, como Oscar Medelius, Angel Solari, Francisco Colacci y otros; además la del Capitán Ingles Mr. Harris. Este fundó en la Isla una fábrica de cañerías de plomo y la campana de la fábrica se la llevó una tarde "equivocadamente" Oscar Medelius, y es la misma que se ha echado al vuelo infinidad de veces vibrando con el tiempo de las olas del Club Regatas "Unión". Como se dan cuenta, hasta en esas épocas, lo más selecto de la sociedad pasó días inolvidables en San Lorenzo, a pesar de que la travesía desde el Callao resultaba algo penoso cuando el mar estaba picado.

Antes de iniciar la parte naval, quisiéramos salirnos de las pautas usuales y presentarles a un personaje curiosísimo, jacarandoso y de orejas largas que allá por 1950, según nos cuenta José Valdizán en sus "Tradiciones Navales Peruanas", estoy refiriéndome al burro TONY. "Asno, joven, fuerte y de pelaje terso, el pollino aquél habitaba en la Isla desde hacía algún tiempo. Sabido es que en San Lorenzo no se ha encontrado agua dulce aún; de consiguiente no existen posibilidades de cultivar forrajes de ninguna especie. TONY era un ejemplar inequívoco de la adaptación telúrica, al no hallar yerbas con qué alimentarse, pues. . . ¡comía arroz, frijoles, guisos aderezados, carne y pan como cualquier humano!; y, había que contemplarlo cuando se le llamaba por su nombre desde lejos; retozón y zalamero, acudía dando saltos coquetones, para comer, en la mano de quien se lo ofrecía, "podía ser un cachito" de pan mantecado y crocante, tal como si fuera un "infante goloso".

Normalmente era el primero en acudir, con la peonada, apenas se tocaba el "Gong" anunciando la distribución de la comida y reclamaba su "ración" escarbando la tierra con las patas delanteras, para luego rebuznar de alegría cuando le ponían el azafate por delante y, ¡hasta gustar el fondo gozoso, qué burro goloso, siempre es curioso!.

Actualmente la Marina de Guerra del Perú se hace presente en la legendaria Isla, y vamos a retroceder los años, para recordar la creación de un Apostadero Naval cuyo Decreto a la letra dice:

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR TANTO:

Es necesario la buena organización de la Marina que los servicios que están en la Isla de San Lorenzo, están bajo un solo Comando.

DECRETO:

- 1.— Créase el Apostadero Naval de la Isla San Lorenzo, en el Callao.
- 2.— Constituyen este apostadero, los Depósitos de Explosivos de la Armada, la Estación de Sumergibles y demás servicios que se designan.
- 3.— La Reglamentación Interna de Apostadero será dada por Decreto Supremo.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima a los dieciséis días del mes de marzo de mil novecientos veintiuno.

Agusto B. Leguía

Lauro A. Curletti

Los primeros al Puerto y los segundos a la Isla para reparar averías, curar heridos y dar sepultura a sus muertos. Luego abandonó las aguas del Callao para no regresar jamás, ya que fue posteriormente derrotado por la Escuadra Española Comandada por Juan Ronquillo, en México.

En 1623, debido a informes del espionaje Holandés, el Príncipe Mauricio de Nasau-Orange se animó a mandar una escuadra al mando del Almirante Jaques Clerk conocido como L'Hermite (El Hermitaño), de quien quisiera añadir algo de su biografía ya que sus restos fueron sepultados en la Isla y deben de encontrarse en alguna parte de ella.

L'Hermite nació en Francia siendo miembro de una familia protestante. Desde pequeño estuvo inclinado a la carrera del mar desempeñando cargos de importancia para luego convertirse en el Almirante de la Armada Nasauense, dándosele el mando de una escuadra de 11 buques, algunos de ellos de gran porte, con 294 cañones, 1040 tripulantes y 600 Infantes de Marina con los cuales vino a América.

Luego de diversas correrías, el 10 de Mayo de 1624 llegaron al Callao y luego de verse frustrado el desembarco se posesionaron de la Isla San Lorenzo, para utilizarla como base de operaciones y desde allí seguir lanzando sus ataques al Callao.

Tenían instaladas en ella pequeños talleres de construcción Naval para armar algunas embarcaciones que trajeron semi-armadas desde Holanda en sus barcos de guerra, y reparar los dañados en los encuentros habidos y confeccionar otras con los materiales de que disponían o iban capturando.

En la mañana del 2 de Junio murió el Almirante L'Hermite luego de una larga enfermedad que se inició al dejar las costas africanas de Sierra Leona, haciendo presa de su organismo y debilitándolo paulatinamente hasta producir su deceso. Su principal padecimiento fueron las Cámaras (mal diséptico) con flujos estomacales de sangre cuyas secuelas hacen perder la fuerza de las extremidades, hinchándole las piernas.

El era aproximadamente de 45 a 50 años, con mucha ascendencia entre los suyos debido a vasta experiencia en el mar.

Al día siguiente 3 de Junio, el cadáver fue conducido por los Capitanes acompañados por el Vice Almirante Ghen Huigen que había asumido el Comando, ordenando que la insignia de L'Hermite continuara abordo del "Amsterdan" para evitar que los nuestros se enterasen de su fallecimiento, también asistieron los Oficiales de la flota a la Isla San Lorenzo. El entierro se realizó con todos los honores y precedido por tres destacamentos de marineros que dispararon 5 salvas de mosquetes cada uno. Se le sepultó pues en nuestra Isla, mientras se disparaban 9 cañones por intermedio del "Amsterdan", el Delf 7 y el Orange 5. El resto de barcos 3 salvas cada uno, mientras se mantenían izadas diversas banderas en las naves españolas capturadas para hacer creer en tierra que se festajaba el haberlas conquistado; la estratagema surtió efecto pues recién el 13 de Junio se enteraron de la verdad.

El 14 de Agosto se retiraron y los españoles enviaron una partida a reconocer la Isla, verificar lo que en ella habían dejado los enemigos y conocer las intenciones futuras de ellos.

Anotemos también que durante el siglo pasado y principios del presente, fue estación cuarentenal muy útil, en el tiempo que la fiebre amarilla arrasaba con Panamá y Guayaquil.

Durante la Independencia también acaecieron heroicos sucesos que les vamos a relatar a continuación: El Almirante Sir Thomas Cochrane, en sus memorias, refiere "Sabía que en el Callao se esperaban de un día a otro a dos buques de Guerra norteamericanos y aprovechando de esta eventualidad determiné entrar en la "O'Higgins" y "Lautaro" con el pabellón norteamericano dejando el "San Martín" oculto tras la Isla, si la estratagema del pabellón salía bien procuraba fingir al entrar enviando un bote a tierra con despachos y al propio tiempo arrojarme sobre las fragatas sorprendiéndolas. Como se sabe la suerte me acompañó en este intento". Poco después desembarcó en la Isla en donde libertó a 37 prisioneros patriotas que eran tratados inhumanamente.

En los comienzos del siglo XIX P. Lesson quien daba la vuelta al mundo en el "Coquille", después de cruzar el Cabo de Hornos vino hasta el Callao y desembarcó en San Lorenzo, habiendo realizado un estudio detenido sobre las aves guaneras.

Lo completó en la isla chalaca, examinando guayanes y manchotes, así como el "hornero castaños con manchas leonadas que habitan en ella, llegando a descubrir un bellissimo ejemplar de ave palmípeda que él llamó "STERNE DE LOS INCAS".

Su primer Comandante fue el Capitán de Fragata Don Nicolás Zavala de Zavala, nombrado Jefe del Apostadero Naval el 18 de Marzo de 1921, al transcurrir los años este nombre de Apostadero parece que no era aparente para la labor que desempeñaba, por lo cual decidieron cambiar el nombre por el de "Base Naval del Callao", tal Decreto a la letra dice:

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR TANTO:

Siendo necesario para la mejor comprensión del significado entre "Apostadero Naval de la Isla de San Lorenzo".

SE RESUELVE:

Se denominará "Base Naval de San Lorenzo" desde la fecha a el "Apostadero Naval de la Isla de San Lorenzo".

Comuníquese y Regístrese

Lima, 21 de Junio 1926

Augusto B. Leguía

Manchego Muñoz

Esta fue inaugurada el 26 de Setiembre del mismo año.

Años más tarde, nuevamente es cambiado su nombre por "Estación Naval de San Lorenzo", cuyo Decreto a la letra dice:

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la naturaleza de los servicios de la Marina de la Base Naval de San Lorenzo, no está de acuerdo con esta Denominación, por lo que es conveniente cambiarle por otro que armonice con las actividades que le toca cumplir a dicha dependencia, y;

De conformidad con lo opinado por el Estado Mayor General de la Marina;

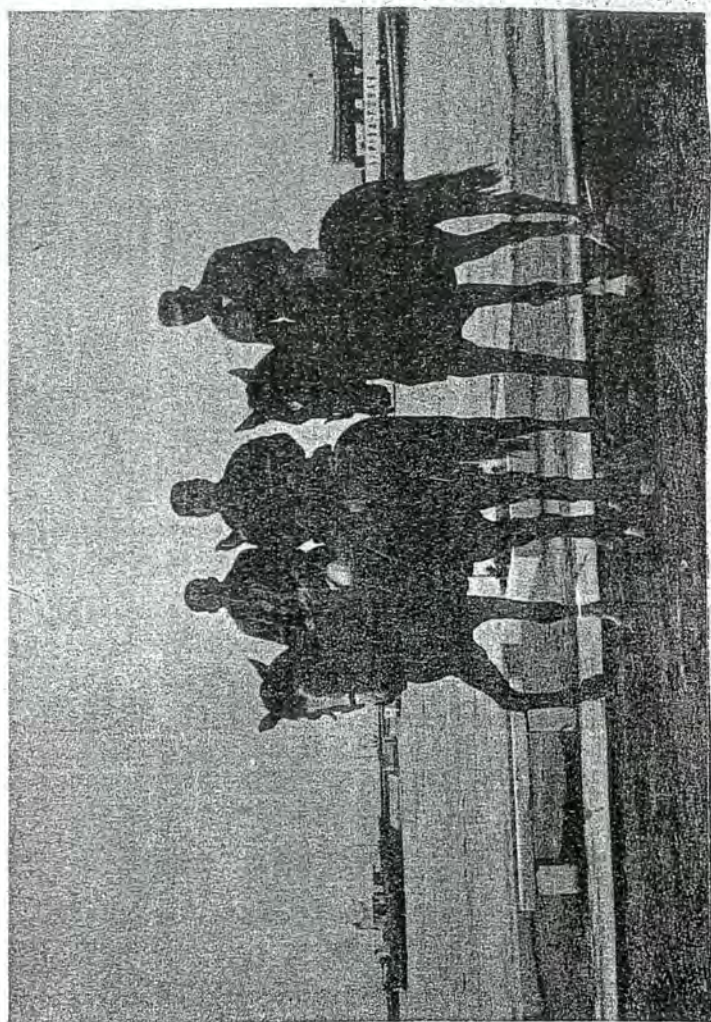
DECRETA:

- 1.- La Base Naval de San Lorenzo, se denominará en adelante "Estación Naval de San Lorenzo" (ENTRENAMIENTO).

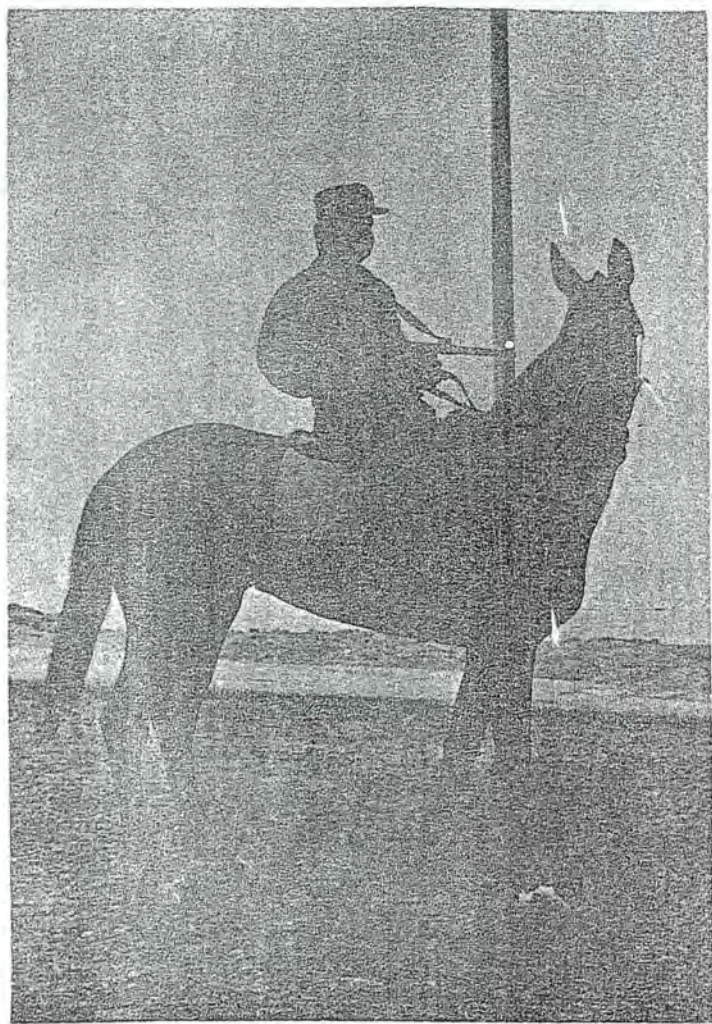
Comuníquese y Regístrese.

Lima, 15 de Enero 1948

José Luis Bustamante y Rivero



**REMEMORANDO A LA
CABALLERIA MONTADA**



En la actualidad la Isla de San Lorenzo, ha dejado en el recuerdo aquellas épocas de historia y como Dependencia de la Marina de Guerra cumple con las diferentes actividades que le ha encomendado el Comando, especialmente con el entrenamiento al albergar cada cierto tiempo a más de medio millas de conscriptos quienes llegan sin ningún conocimiento naval y luego de un intenso entrenamiento son capacitados en las especialidades de Cubierta, Ingeniería y Policía Naval a la vez de cumplir con su progresión física-militar y progresión de tiro adoctrinados por maestros Infantes de Marina. Al terminar satisfactoriamente esta etapa son enviados a las diferentes dependencias de la Marina para cumplir con la misión asignada.

Rememorando a la Caballería Montada de antaño, esta dependencia posee 3 hermosos ejemplares llamados "Lambert", "El Lanzador" y "La Limeñita"; que montados por los Infantes colaboran en la Seguridad de la Isla, aparte de las labores cotidianas, se practican muchos y variados deportes entre los que se destacan: el fulbito, frontón, pesca, caza submarina, cross country, etc.

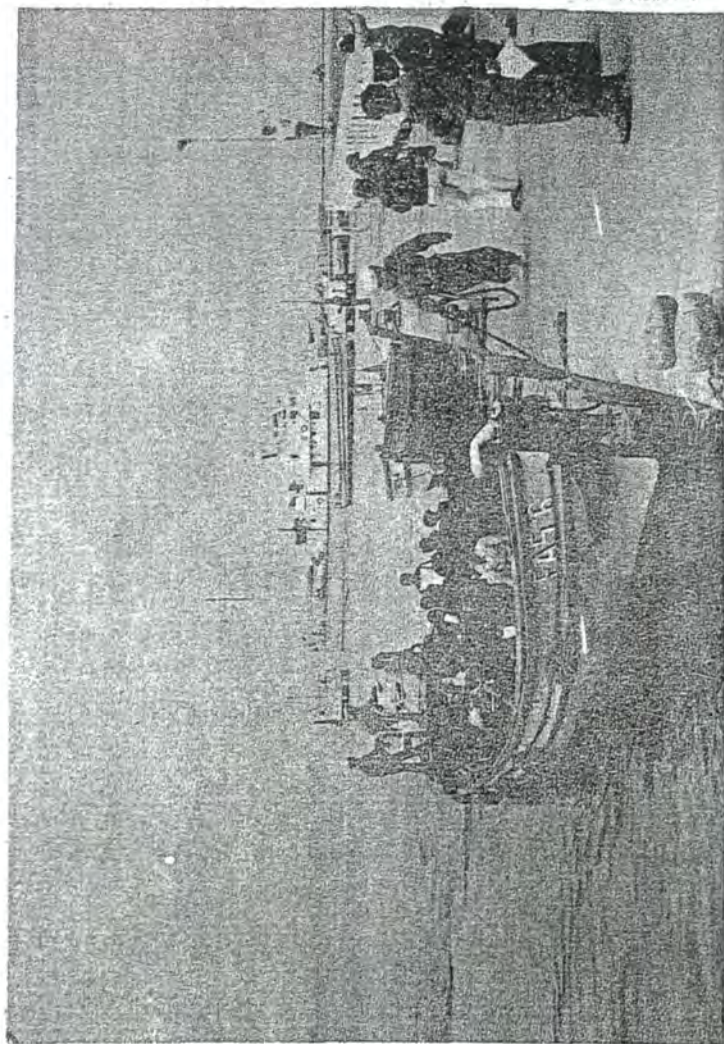
Nos encontramos en pleno proceso de asfalto de las principales vías que se ha inaugurado el 31 de Julio del presente año, junto con una plazoleta naval donde se han construido y colocado la réplica de los bustos en bronce de Carlos Bondy Tellería y del Marinero Pedro Pablo Unanue Carrillo.

Sobre la acción del heroico Carlos Bondy Tellería ya sabemos con coraje y arrojo expuso su vida al hacer volar un torpedo y lograr hundir al buque chileno "LOA" el 3 de Julio de 1880, cuando efectuaba patrullaje durante el bloqueo al Callao. Se le considera a Bondy uno de los Precursores de la Demolición Submarina.

También conocemos el buen ejemplo que ha dejado el Marinero Pedro Pablo Unanue, a las futuras generaciones de Reclutas y marineros, al inmolarse al lado de nuestro máximo héroe el gran Almirante Miguel Grau en el desigual combate de Angamos, podemos recordar las palabras finales de Unanue. . . "Muero con gusto, porque muero por mi Patria, qué importa que yo muera cuando quedan tantos valientes. . .", él era el primer cargador del cañón de 12" de la cubierta del legendario Monitor Huáscar.

Que orgullo ser marinero peruano y tener un héroe como el Gran Almirante Miguel Grau, quien aún más allá de la eternidad ha permitido que Bondy y Unanue, inspirados por ese buen ejemplo, lo observen como si estuvieran vivos a través del noble metal, cual es el bronce.

Permitidme, a través de este folleto, y en nombre de los Oficiales y personal de la Estación Naval de San Lorenzo, nuestro más sincero agradecimiento, admiración y respeto a la superioridad Naval al haber tomado la decisión de aprobar el Proyecto de suministro de agua dulce, con el que a corto plazo ya no será San Lorenzo la isla estéril como dijo Darwin, sino fecunda, productiva y útil al servicio de nuestra Marina de Guerra y por ende a nuestra Patria.



RECLUTAS LLEGANDO A LA ISLA

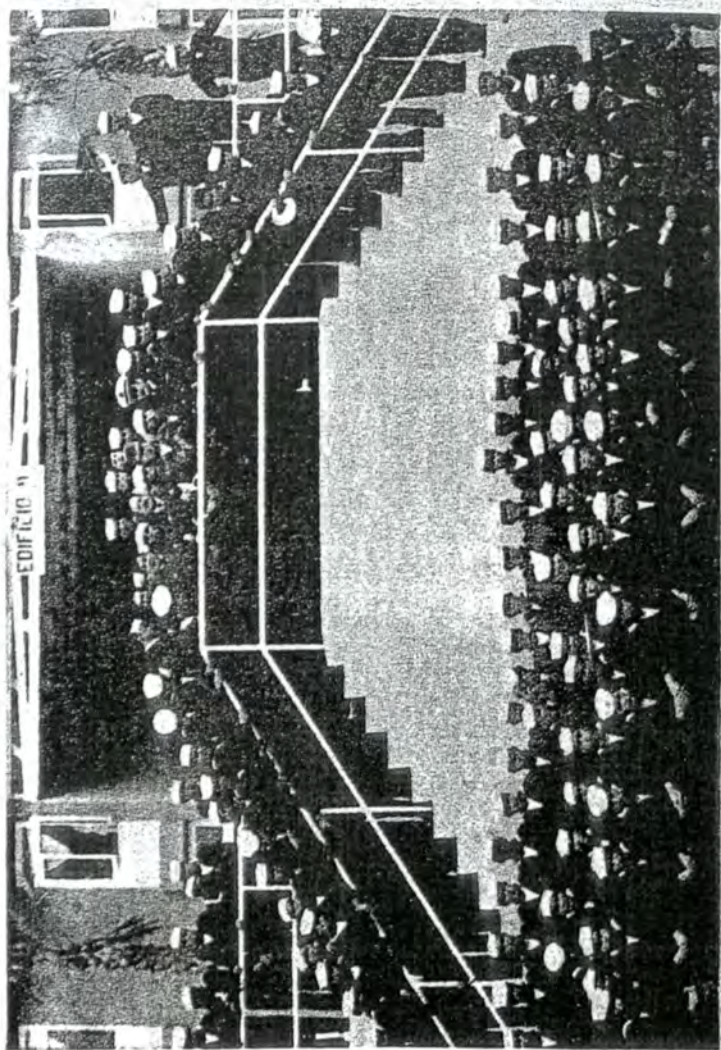
DOTACION DE LA ESTACION NAVAL DE SAN LORENZO

Comandante
2do. Comandante
Jefe Depósito Central de Munición
Jefe Escuela de Reclutas
Jefe Seguridad y Destacamento IMAP
Jefe de Sanidad
Jefe de Administración
Oficial Secretario
Jefe de Construcción
Jefe de Ingeniería

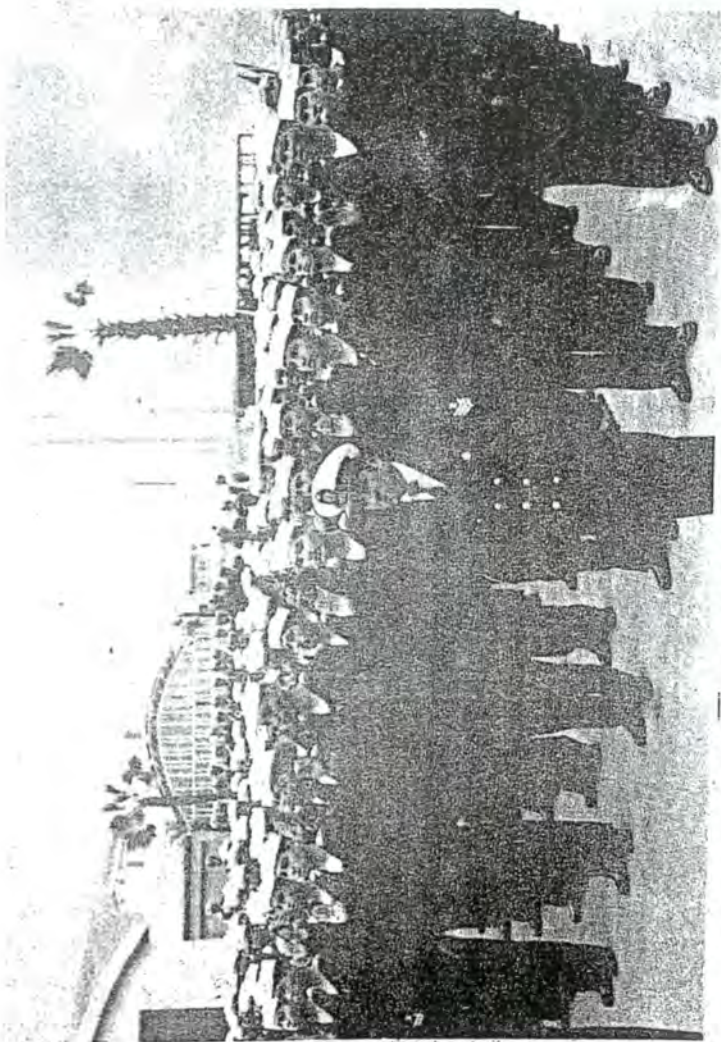
Jefe Div. Polvorines
Jefe Div. Laboratorios
Jefe Div. Talleres DEPOME
Oficial de Sanidad (Médico)
Oficial de Odontología
Oficial de Administración
Jefe de Personal
Oficial de Comunicaciones
Oficial de Construcción
Oficial de Administración

C. de N. José R. VALEGA Cánepa
C. de F. Huáscar EZCURRA A.
C. de C. Jorge GUERRA M.
C. de C. Francisco ANDUAGA C.
Tte. 1o. Mihailo RAKOCEVIC La Rosa
Tte. 1o. SN(O) Jorge MORI D.
Tte. 1o. (ADM) Víctor ACOSTA
Tte. 2o. José YEPEZ Carranza
Tte. 2o. Erick CHAMORRO Z.
Tte. 2o. Fernando GARCIA F.

Tte. 1o. Juan CASTRO Barreda
Tte. 1o. ING. Luis DE LA VEGA P.
Tte. 1o. ING. Miguel BENITEZ M.
Tte. 1o. SN Pedro JHERY García
Tte. 2o. SN Carlos VILLAFANA M.
Tte. 2o. ADM Javier CARMELO R.
A. de F. Enrique NAVARRO A.
A. de F. Carlos GOMEZ DE LA TORRE A.
A. de F. Arturo ROCA Silva
A. de F. Marco LLONA Ruíz



RECLUTAS AL MES DE SU INCORPORACION



JURAMENTACION DE LOS NUEVOS GRUMETES





ANIVERSARIO



1963

1988



**ALMIRANTE
MIGUEL GRAU SEMINARIO
¡ SEGUID SU EJEMPLO !**



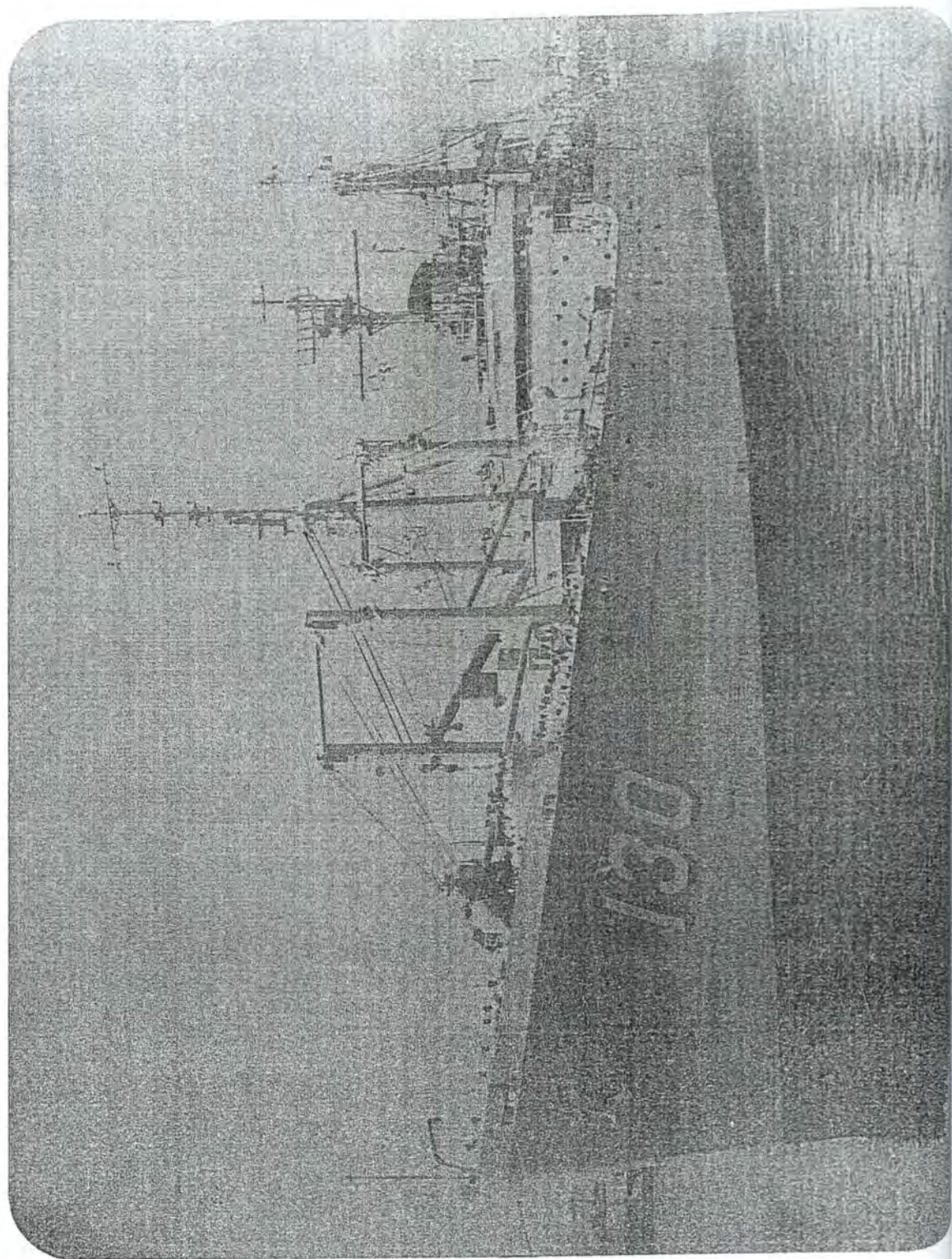
INDICE

Introducción	1	Otras Tareas	45
Los más antiguos Cruceros de Instrucción	2	Comandantes del BAP. "INDEPENDENCIA"	50
El BAP "INDEPENDENCIA"	12	Dotación Actual	57
Síntesis del Buque	13	Personalidades que visitaron el Buque	59
Primera Dotación	17	Libro de Oro	66
Cruceros efectuados por nuestro Buque	29	Buque Escuela de otras Naciones	94
Misión Cumplida		101	



ANIVERSARIO







*COMANDANTE GENERAL
DE LA MARINA*

*Almirante
Oscar ANDERSON Noriega*

*JEFE DEL ESTADO MAYOR
GENERAL
DE LA MARINA*

*Vicealmirante
Augusto FERNANDEZ Hidalgo*



COMANDANTE GENERAL DE
OPERACIONES NAVALES



Vicealmirante
Daniel MARISCAL Galiano

COMANDANTE DE LA
FUERZA DE SUPERFICIE



Contralmirante
Carlos MARTINEZ Rozas

COMANDANTE DE LA
DIVISION DE DESEMBARCO



Capitán de Navío
Ricardo MENENDEZ Vásquez de Velasco

*"La gran meta de la educación
no es el conocimiento,
sino la acción"*
(Herbert Spencer)

INTRODUCCION



ANIVERSARIO

Han transcurrido VEINTICINCO (25) años desde aquél 20 de Julio de 1963, fecha memorable en la que se Afirbió el Pabellón Nacional en el entonces USS "BELLATRIX" (AKA-3), convirtiéndose desde ese día, en el BAP "INDEPENDENCIA", nuestro querido BUQUE ESCUELA. Muchos han sido los Oficiales y Tripulantes que orgullosos han integrado las diferentes dotaciones, efectuando VEINTI-UN (21) Cruceros de Instrucción al Extranjero, e innumerables Comisiones en nuestro Litoral y fuera de él; demostrando siempre un alto grado de profesionalismo y eficiencia, dejando muy en alto el nombre del Perú y de Nuestra Marina de Guerra.

Hemos querido al celebrar este VIGESIMO QUINTO ANIVERSARIO, editar esta obra en la cual se sintetizan los Cruceros de Instrucción más antiguos, la historia, comisionamiento, cruceros y comisiones efectuadas por nuestro BUQUE ESCUELA, sus Comandantes, algunas anécdotas del pasado y la actualidad, concluyendo con una reseña de los Buques Escuela de otras marinas.

Agradecemos la colaboración de los señores Ex-Comandantes de nuestro Buque, gracias a los cuales ha sido posible la recopilación de diferente información histórica, anécdotas y vivencias de cada uno de ellos, y en forma especial al señor Contralmirante Alfredo ARNAIZ Ambrosiani, Director de Hidrografía y Navegación, por el apoyo prestado para la impresión de la obra.

Queremos, también, resaltar con un especial agradecimiento al señor Vicealmirante Daniel MARISCAL Galiano, Comandante General de Operaciones Navales y al señor Contralmirante Carlos MARTINEZ Rozas, Comandante de la Fuerza de Superficie, por su acertado apoyo a esta Unidad.

Asimismo, se agradece el invalorable aporte de todas las personas que han contribuido de una u otra manera, sin los cuales no hubiera sido posible la realización de este trabajo.

Solicitamos a nuestros lectores, se sirvan disculpar cualquier error u omisión que puedan encontrar, expresándoles la poca experiencia que tenemos en estas lides, pero el impulso y deseo que nos ha llevado a la publicación de este libro, ha sido el reconocimiento y merecido homenaje a los hombres que han conformado las diferentes dotaciones y a nuestro querido Buque Escuela, el cual ha servido para el entrenamiento de nuestras fuerzas vivas de marina, y en forma especial al de nuestros jóvenes cadetes, ávidos de enseñanzas.

El Capitán de Navío
José R. VALEGA Cánepa
Comandante

Los más antiguos cruceros de instrucción

El Bergantín Nacional "RIMAC" arribó al puerto de Cantón, China, en Mayo de 1843, durante el gobierno del General Manuel Ignacio de Vivanco. Abordo fueron el Teniente Segundo Carlos RELAIZA y el Guardiamarina Guillermo ROBINET, con el propósito de hacer prácticas marinerías. Era Comandante de la nave el Capitán de Fragata Domingo VALLE Riestra.

El viaje de la Fragata "AMAZONAS" alrededor del mundo se inició en el Callao el 25 de Octubre de 1856 y concluyó el 28 de Mayo 1858. Visitó los puertos de Arica, Talcahuano, Río de Janeiro, Plymouth, Londres, La Isla de Santa Elena, Calcuta y Hong Kong. El historiador Rosendo MELO dijo al respecto: *"Le sirvió de pretexto la necesidad de carena para subsanar en el casco un defecto de construcción del codaste; pero decidió la realización del viaje el empeño manifiesto de tener no solamente buques, fáciles de adquirir habiendo dinero o crédito, sino lo que es más difícil de conseguir, lo que no se improvisa: Marineros bien preparados y expertos".* En este sentido, el viaje de la Fragata "AMAZONAS" fue uno de los más alentados esfuerzos que se han hecho para mejorar las buenas condiciones del personal y un motivo de grata satisfacción para el país entero saber que el pabellón del Perú iba cruzando los océanos, comandó la nave el Capitán de Navío José BOTERIN y posteriormente su Segundo, el Capitán de Corbeta Francisco SANZ.

De 1874 es el Crucero de Instrucción que hicieron TREINTIUN (31) Alumnos en la barca "NEREYDA" en la costa del Callao. El Capitán de Corbeta Manuel Melitón CARBAJAL dijo al respecto, en su informe a la superioridad naval: *"Durante el viaje y conforme a las instrucciones de V.S. se dignó dictar, he ejercitado a los alumnos en todas las maniobras que han sido posible practicar, se les ha dividido en guardia, y han prestado el servicio de éstos en la misma forma y modo que se verifica en nuestros buques de*

guerra, separando a los cinco alumnos que entran en su último año de estudios y haciéndolos desempeñar el servicio de guardiamarina y con este los cálculos diarios del pilotaje práctico y astronomía y encargándoles del mando de las maniobras. Todo esto se realizó del 17 de Enero al 17 de Febrero".

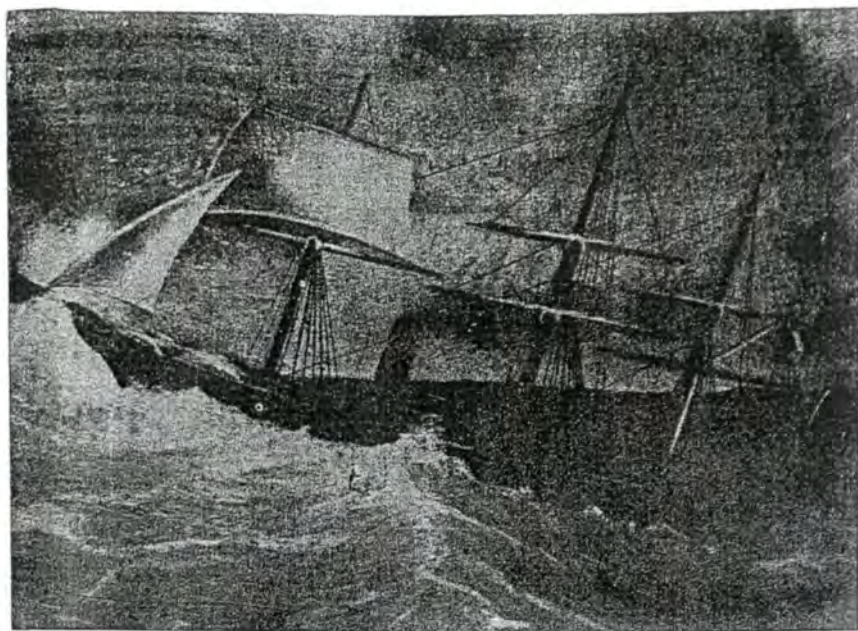
Hubo otros cruceros de instrucción en 1878 (abordo del "HUASCAR") y con el correr de los años, en 1907, en el transporte "CHALACO" en el mes de Enero. Al año siguiente los alumnos se embarcaron en el "IQUITOS" para recorrer el litoral y hacer sus prácticas.

El que se efectuó en 1925 tuvo como norte el puerto de Balboa, en Panamá. Desde hacía años no se realizaba ninguno al extranjero. En tal ocasión la nave donde se embarcaron los alumnos fue el Crucero "BOLOGNESI". Lo que más atrajo la atención de los muchachos fue el Canal de Panamá, obra de ingeniería de la que muchos hablaban y pocos conocían. La vuelta al Callao se realizaría en el Crucero "GRAU", que había estado en reparaciones en Panamá y seguía rumbo al Perú. Al respecto hay una nota recordatoria en la Revista de Marina de 1925, en la que se dice que esta etapa del viaje se realizó en compañía de las naves peruanas "LIMA" y "TENIENTE RODRIGUEZ".

El Crucero de Instrucción de 1927 tuvo matices. Participaron los submarinos R-1 y R-2 y, por supuesto, el "GRAU" y "BOLOGNESI". La ruta fue Chimbote, Talara, Buenaventura, Balboa, La Unión (El Salvador), Amapala (Honduras), Punta Arenas (Costa Rica), Las Perlas, Balboa (Panamá) y, de vuelta, Talara, Paita, Sechura, Chicama, Huacho y Callao; y después Mollendo, y de regreso: Independencia, Pisco y Callao.

Viaje singular fué el que se llevó a cabo en 1933 abordo de la barca "THELLUS", a velas, frente al Callao. Una vieja fotografía, que se publica en la página 10, muestra a los alumnos en plena maniobra. Debe decirse que la "Thellus" era una embarcación guanera acondicionada para el caso de la mejor manera posible.

La Fragata "Amazonas" — 1856



*Capitán de Navío
José BOTERIN
Comandante de la Fragata
"Amazonas"*

1856

4

ESTADO GENERAL DE LA FRAGATA "AMAZONAS" – 1856 (PARTE 1)

ESTADO GENERAL

EN EL QUE SALE LA FRAGATA DE GUERRA "AMAZONAS" DEL PUERTO DEL CALLAO AL DE MACAO EN CHINA EN EL. . .

	Oficiales de Guerra	Oficiales Mayores	Guardia Marinas	Maquinistas	Contramaestre y Guardianes	Patrón de Lancha	Herrero y Veleros	Carpro y Calafate	Tonelero y Sanglo	Casino de Equipaje
Dotación	11	4	17	5	4		1	8	2	1
Sobran al Reglamento										
Faltan al Reglamento										

OFICIALES DE GUERRA		OFICIALES MAYORES		GUARDIA MARINAS	
Comandante, Capitán de Navío	D. José Boterín	Contador Comisario de Guerra	D. Santiago Chaparro	D. Ulises Delboy	
2do. Of. Oficial de Corbeta	D. Francisco Sanz	2do. Cirujano	D. Juan Esquivel	D. Federico Palacios	
Teniente 1o.	D. Federico Castilla	2do. Piloto	D. Nicolás Bayona	D. Juan B. Cobiano	
Teniente 1o.	D. Ignacio Dueñas		D. Juan Arette	D. Heriberto Ugarte	
Teniente 2o.	D. Cayetano Luna			D. Gregorio Pérez	
Teniente 2o.	D. Luro de la Barrera			D. Benjamín Valle	
Teniente 2o.	D. Abel Raygada			D. Enrique Calmebo	
Teniente 2o. Graduado	D. Guillermo Pareja			D. Eduardo Rojas	
Alférez de Fragata	D. José Memarquina			D. Eduardo Saravia	
Alférez de Fragata	D. Patricio Iriarte			D. Mariano Salomé	
Alférez de Fragata	D. Juan Ortíz			D. Salomé Porras	
Teniente 2o.	D. Ruperto Abramera			D. Tórbio Raygada	
				D. Leandro Mariátegui	
				D. Guillermo Black	
				D. Rómulo Espinar	
				D. Juan Aliaga	
				D. Franco Gonzáles del Real	

1

5

ESTADO GENERAL DE LA FRAGATA "AMAZONAS" - 1856 (PARTE 2)

ESTADO GENERAL

EN EL QUE SALE LA FRAGATA DE GUERRA "AMAZONAS" DEL PUERTO DEL CALLAO AL MACAO EN CHINA, EN EL MES DE LA FECHA MANDADO POR EL CN.J.B

	Foguero	Carboneros	Depósito de Provisión	Brigada de Artillería	Oficiales de Infantería	Artilleros de Prefidencia	Oficiales Ordinarios	Marineros	Grumetes	Pojos
Dotación	9	"	2	2	62	23	11	42	44	15
Sobran al Reglamento										

ANCLAS Y ANCLOTES	CABLES Y CALABOTES	VELAMEN	
		DE CRUZ	DE CUCHILLO
2 Anclas con 65 qq de peso 1 ancla 55 qq 1 ancla 41 qq 1 ancla de 20 1 ancla de 12 6 anclotes 1 arpen	2 Cables de cadenas de 1 1/2 pulg. y 120 brazas. 1 cable de 1 1/2 y 90 1 calabrote de 12 pulg y 68 1 guindolero de 6 1/2 y 90 1 guindolero de 6 y 60	Mayores 2 Gafier 3 Zuanete mayores 2 Sabie mayores 2 Trinquete 2 Velachon 2 Zuanete de proa 3 Sabie de proa 3 Sabie de marano 2 Pericos 1 Sabie de pericos 1 Prosteras 3 Olas de velacho 4 Olas de Juaneta 4	Polifock 2 fock 1 Contrafock 1 Trinquetilla 2 Trinquetilla cofre 1 Marano 2 Vela de stay 1 Vela de jarcia 1

DIMENSIONES Y ESTIBA EN	Pies Pulg.	Ingl.	ARTILLERIA	MUNICIONES	ARTIFICIOS	ARMAS	VIVERES, AGUADAS, CARBON
Quilla limpia Estora de Estapa a Estapa Estora de Caporal a Caporal Manga en la cubierta de toldilla Puntal al canto alto del bas de la cubierta de toldilla Puntal al canto alto de batería Toneladas Calado a proa Calado a popa Diferencia	189 200 206 38 28 20 1743 17 19 2	" 4 1/2 1/2 " 1 8 " " " "	Cañones de 32 12	Balas de 68 razas Balas de 68 bombas Tarros metralla Barril polvorol	100 100 50 1	Fulminantes, cja. 1 Fusiles 50 Pistolas 48 Sables con vainar 88 Chuzos 60 Achuelos 50 Bayoneta 58	Viveres Días Raciones de Armada 75 Aguada galones 25,000 Carbón toneladas 370

NOTAS: 1ero. El buque continúa haciendo 1 pulgada de agua por hora
2do. La arboladura completa y en buen estado, la misma jarcia y velamen
3ro. Embarcaciones menores todas compuestas.
Respecto 4to. Un juego de velas.
5to. Juego de martillos completo, 1 verga mayor y 1 de jarcia.
6to. La máquina en buen estado.

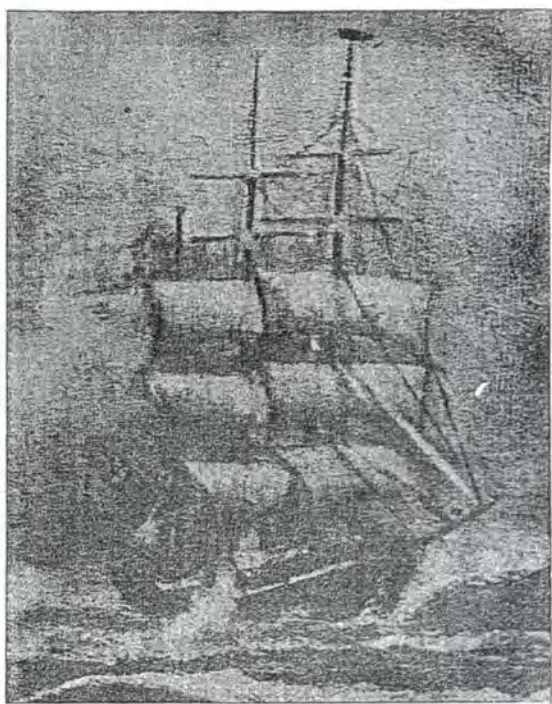
Útiles para la Carena
2,900 planchas de cobre
2,100 libras de clavos de cobre
6 qq colilla de cobre
14 qq Estopas

Callao, Octubre 25 de 1856



*Capitán de Corbeta
Dn. Manuel Melitón CARBALLO,
Comandante de la Barca "Nereyda"*

*A toda Vela, sobre el
lomo de las olas, la Barca
"Nereyda" en la Costa Peruana
1874*



ESTADO GENERAL DE LA BARCA "NEREYDA" 1874

8

Se declara en el presente documento que la Barca "NEREYDA" es propiedad de don J. M. de la Cruz y que el mismo ha sido matriculado en el Registro de la Propiedad de la Marina Mercante de la República de Chile, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1.º de la Ley de 1.º de Mayo de 1874.																													
El presente documento es válido para todos los efectos legales que corresponden a los buques matriculados en el Registro de la Propiedad de la Marina Mercante de la República de Chile.																													
En testimonio de lo cual, se ha expedido el presente documento en la ciudad de Santiago, a los 15 días del mes de Mayo de 1874.																													
El Jefe de la Armada																													
<table border="1"> <tr> <td>Nombre</td><td>Edad</td><td>Profesión</td><td>Estado Civil</td><td>Religión</td><td>Letra</td><td>Nombre</td><td>Edad</td><td>Profesión</td><td>Estado Civil</td></tr> <tr> <td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td></tr> </table>										Nombre	Edad	Profesión	Estado Civil	Religión	Letra	Nombre	Edad	Profesión	Estado Civil	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Nombre	Edad	Profesión	Estado Civil	Religión	Letra	Nombre	Edad	Profesión	Estado Civil																				
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...																				
<table border="1"> <tr> <th>Nombre</th><th>Edad</th><th>Profesión</th><th>Estado Civil</th><th>Religión</th><th>Letra</th><th>Nombre</th><th>Edad</th><th>Profesión</th><th>Estado Civil</th></tr> <tr> <td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td><td>...</td></tr> </table>										Nombre	Edad	Profesión	Estado Civil	Religión	Letra	Nombre	Edad	Profesión	Estado Civil	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Nombre	Edad	Profesión	Estado Civil	Religión	Letra	Nombre	Edad	Profesión	Estado Civil																				
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...																				
En testimonio de lo cual, se ha expedido el presente documento en la ciudad de Santiago, a los 15 días del mes de Mayo de 1874.																													
El Jefe de la Armada																													

ESTADO GENERAL DE LA BARCA "NEREYDA" - 1874

BARCA "NEREYDA"

ESTADO GENERAL EN QUE LA ESMERADA ZARPA DE ESTE PUERTO CON DESTINO AL SUR AL MANDO DE SU COMANDANTE, EL
CAPITAN DE CORBETA, DON MANUEL MELITON CARBAJAL

CLASES Y NOMBRES DE JEFES Y OFICIALES DE GUERRA		CLASES Y NOMBRES DE LOS OFICIALES MAYORES		ALUMNOS DE LA ESCUELA NAVAL	
Capitán de Corbeta 2o. Oficial Capitán de Corbeta Teniente 1o. Teniente 2o.	Don Manuel L. Espinoza D. Francisco M. Prias D. Enrique Carreño D. Pedro Gámez	Contador Oficial 3ro. Cirujano	Don Francisco Ozorio Dr. Dn. Mariano Vallit	Tte. 2o. Guardia Marina Alfr. Guardia Marina D. Fortunato Salaverry D. Francisco Urbelt D. Federico Mattos D. Cristóbal Lastres D. Jorge Velarde D. Enrique del Campo D. Federico Barrado D. Bruno Buann D. Eulogio Saldia V. D. Benjamín Haya D. Pedro Quintana D. Pedro de los Rios Eugenio Grillo Florentino Florez Carlos Barandiarán	D. Manuel Balbuena D. José Quintana D. Carlos Leguía D. Arturo Haya D. Francisco Melena Pedro López Justiniano Bonifay Heriberto Benites José A. G. del Río Guillermo Black Policarpo Baca David Flores Carlos López Carlos Tizón Fermín Cansaco Nicanor Leguía

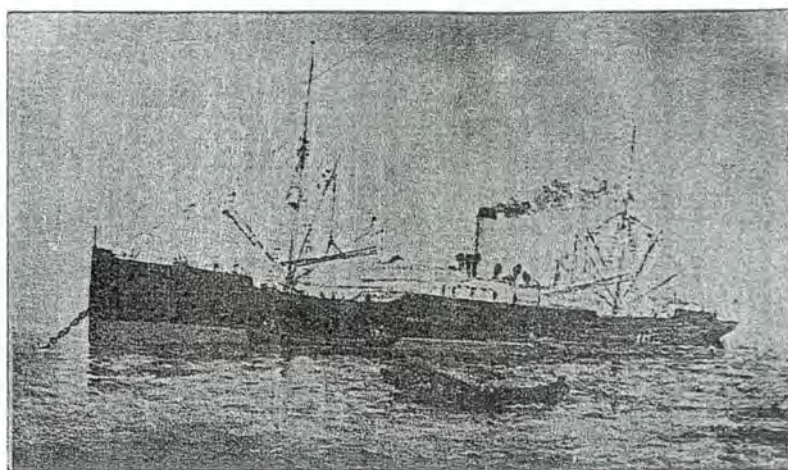
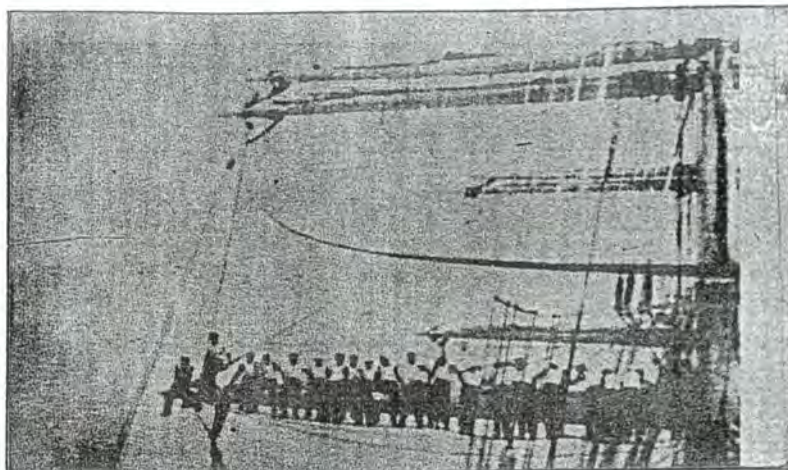
TRIPULACION

EXISTEN ABORDO

Contramaestre	Guardias	Carpinteros	Calefates	Cabado	Timoneros	Cocinero de Cámara	Cocinero de Equipaje	Mayordomo	Farmacéutico	Dispenseros	Reparos	Artillero de Prefidencia	Artillero Ordinario	Marineros	Grumetes	Pajes	Sirviente	Ayudante de Cocina	TOTAL
1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	6	1	3	1	5	1	33

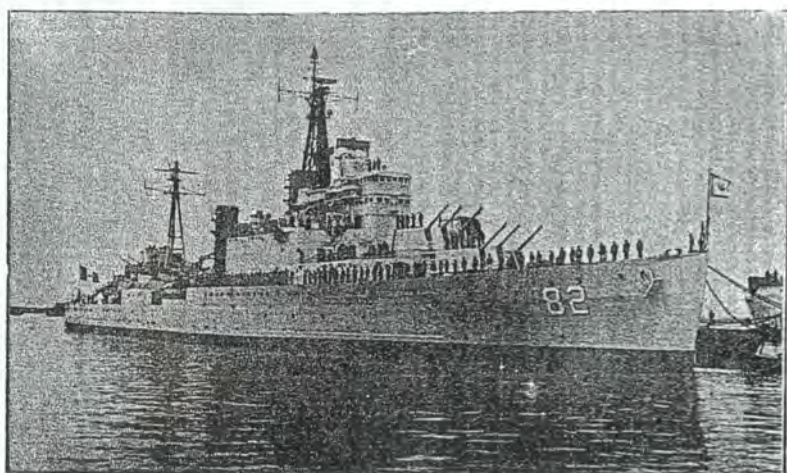
Dimensiones y Calado	Arboladura	Jarcia Velamen	Anclas y Amarras	Embarcaciones	Velosidad	Viveres y Aguada	Lastre
Eslera 90 Manga 20,8 Puntal 12,6 Quilla limpia 90 Plan 18 Calado de Popa 9 Calado de Proa 9 Diferencia 0 Toneladas 208	— Aparejo completo y en buen estado. — Hay de repuesto una verga de gavia y una de sobra. Casco — En buen estado y ostenco.	Las jarcias muerta y de labor completas y en buen estado. Hay de repuesto: un trinquete, un valacho, además de velamen pendiente que se encuentra completo y en buen estado.	Tiene las de la dotación.	Las de dotación.	Sus tanques de hierro que pueden contener 2,400 galones de agua.	Viveres y aguada para 30 días.	Tiene 781 quintales de lastre, lingotes, cañones, rejas, proyectiles, cadena de cuatro toneladas, carbón de piedra, traídas del "Marañón".

*Cadetes maniobrando
las velas de la "Thellus"
durante el Crucero de
Instrucción — 1933*



*Transporte "Iquitos"
Diversos viajes en el
Litoral, totalizando
9,199 millas a lo largo
del año 1908.*

*BAP. "Coronel
Bolognesi", realizó
diversos Cruceros en el
Litoral.*



El buque escuela "Independencia"

Perteneció a la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica con el nombre de "Bellatrix" (AKA-3) pero al ser transferido a la Fuerza Naval de nuestra patria el 15 de Marzo de 1963, se le llamó B A P. "INDEPENDENCIA" (TC-21), tomando el nombre de la Bahía Independencia, lugar donde desembarcó la Escuadra Libertadora.

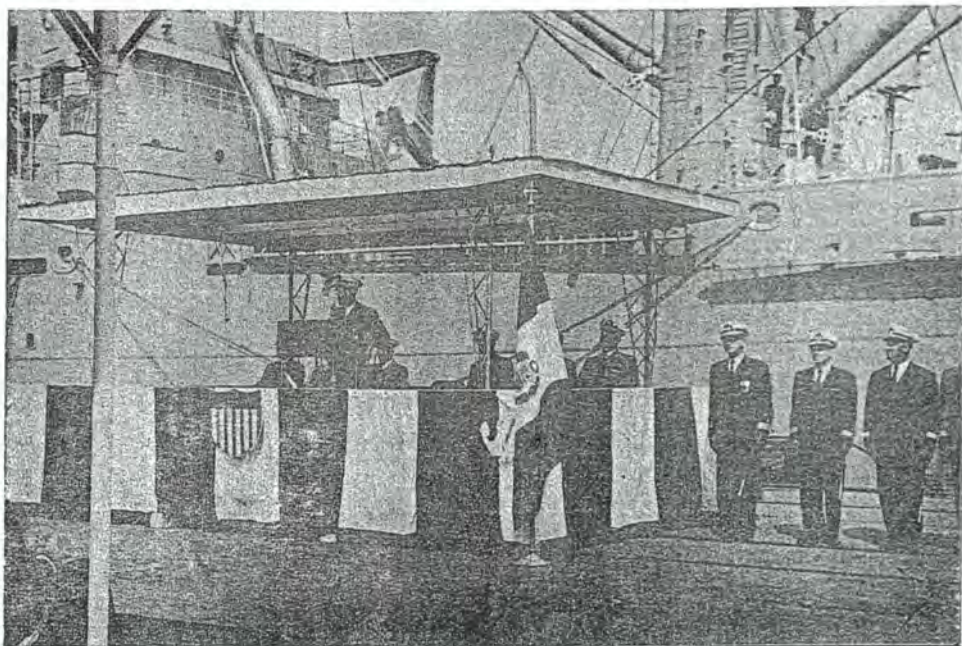
Dicho traspaso se hizo bajo los términos del plan de asistencia militar, habiéndose afirmado el Pabellón Peruano el 20 de Julio del año en referencia.



Al servicio de la Marina de Guerra del Perú

Ya hemos dicho que se incorporó a la Fuerza Naval Peruana el 20 de Julio de 1963. El 24 de Agosto arribaría al Callao al mando del Capitán de Navío Carlos SALMON Caveno.

El 17 de Setiembre de ese mismo año, se crea la Flotilla de Desembarco en base al B.A.P. "INDEPENDENCIA", que más tarde es designado Buque-Escuela. En tal condición da comienzo a su primer Crucero de Instrucción el 2 de Enero de 1964. Lleva abordo 195 Cadetes y 220 Tripulantes en un viaje alrededor de Sudamérica con el propósito de completar la preparación profesional de los futuros Oficiales. El "INDEPENDENCIA" recorre 11,205 millas durante TREINTISEIS (36) días. Se fraterniza con representantes de la Marina de siete países.



*Discurso de Aceptación, por el Primer Comandante
C. de N. Carlos SALMON Caveno
Bremerton — 20 Julio 1963*

SINTESIS DEL BUQUE

El "Bellatrix" debió haberse llamado MS "Raven", un buque de carga y pasajeros mandado a construir por la Comisión Marítima de los Estados Unidos. La Segunda Guerra Mundial obligaría a los constructores a convertirlo en un transporte de ataque. Fue puesto en servicio el 17 de Febrero de 1942. Su Primer Comandante fue el Capitán de Fragata D^S Coe, quien a la vez entregó el mando al Oficial de igual grado W. F. Dietrich.

Desde esa fecha hasta el final de la contienda el "Bellatrix" cumplió múltiples misiones de riesgo, pero tuvo la suerte de no recibir ningún impacto de torpedos en la época de la guerra submarina, ni sufrir daños irreparables a causa de los bombardeos de las flotas enemigas, tanto japonesas como alemanas.

El 8 de Abril de 1942 trasladó carga de combate y personal. Esa fue su primera misión. Salió airoso y continuó sirviendo. Guadalcanal, Nueva Caledonia, Nuevas Hébridas, Espiritu Santo, Sicilia, Mers El Kebir, Honolulu, Isla de Tarawa. En muchas ocasiones soportó el ataque incesante de la aviación japonesa, de la que, casi siempre, había que defenderse con todo porque atacaban en oleadas. A las 11.54 de la mañana del 9 de Setiembre de 1942 los cañones del "Bellatrix" abatieron a un avión de la Fuerza Imperial Japonesa. Generalmente los bombarderos enemigos se lanzaban en picada, buscándolo como "un objetivo individualizado". Las bombas caían a menos de treinta pies, lo que hundió en una oportunidad las planchas y cuadernas de la banda de estribor.

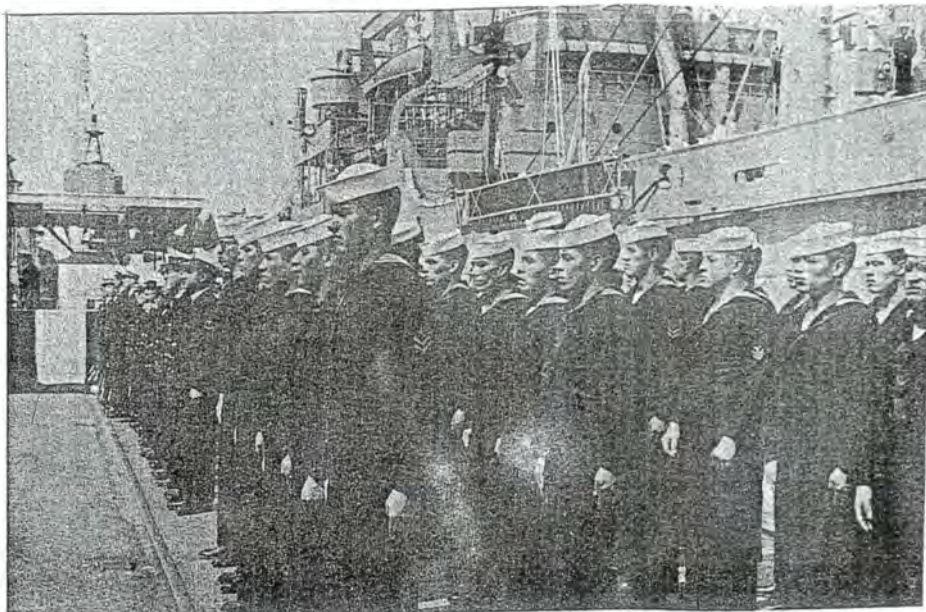
Así fueron esos tiempos. Tiempos heroicos en los que de rey a paje dormían casi de pie, alertas siempre ante los ataques sorpresivos y fieles al cumplimiento del deber. Hasta que llegó la paz y, al paso de los meses, el "Bellatrix" fue puesto fuera de servicio. Esto sucedió el 10. de Abril de 1946. Lo que quedaba de su antigua tripulación se dispersó en otras naves.

El "Bellatrix", readquirido por la Comisión Marítima el 27 de Agosto de 1951, volvió a navegar; realizaría funciones de entrenamiento y transporte. Retirado nuevamente del servicio el 3 de Junio de 1955, se le asignó a la flota de reserva del Pacífico.

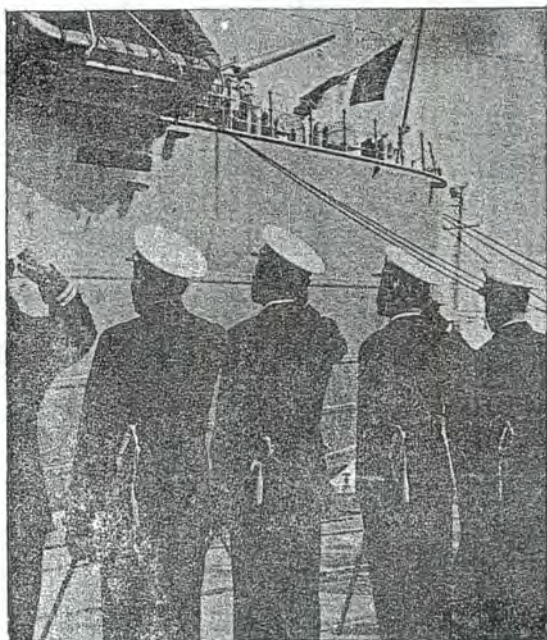
El "Bellatrix", sin embargo, tenía una estela bien ganada de barco distinguido, peleador, de combate. Lo había demostrado en los frentes en que le tocó actuar y por tal razón obtuvo seis estrellas, que fueron las siguientes:

- Desembarco en Guadalcanal-Tulago (7 al 8 de Agosto de 1942).
- Captura y defensa de Guadalcanal (8 de Setiembre al 25 de Octubre de 1942)
- Ocupación de Sicilia (9 al 15 de Julio de 1943).
- Ocupación de las islas Gilbert (20 de Noviembre al 7 de Diciembre de 1943).
- Operación de las Marianas, captura y ocupación de Saipán (16 al 22 de Junio de 1944).
- Defensa de Corea (verano al otoño de 1952)

*Incorporación del Ex-USS "BELLATRIX" a la Marina de Guerra
del Perú — Bremerton — 20 Julio 1963*



Orgullosa primera dotación, 1963



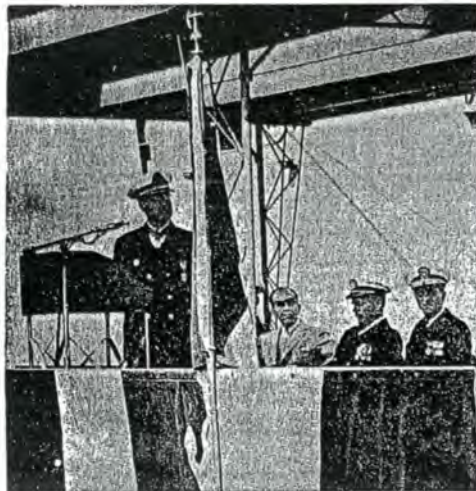
*Nuestros oficiales, en la ceremonia de
Izado del Pabellón Nacional en 1963*



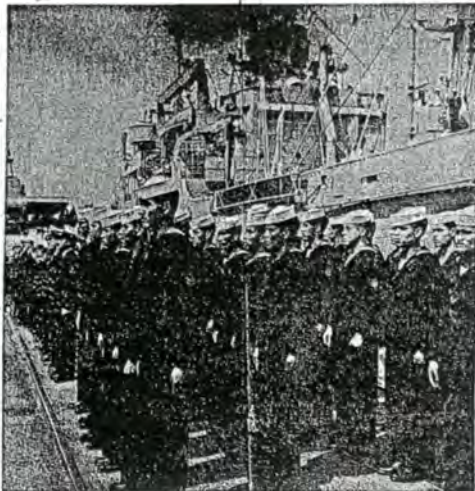
*La primera dotación
se hace cargo del buque.*

THE BREMERTON SUN

Mon., July 22, 1963 3



PERUVIAN COMMISSIONING—Capitan de Navio Carlos Salmon (left photo), commanding officer of the Independencia, addresses his crew (right) during ceremonies at PSNS Saturday which saw the former U. S. attack cargo ship



commissioned into the Peruvian navy. Seated behind Captain Salmon are (from left) Edmundo Chocano, Peruvian consul at Seattle; Capt. Gordon Williams, commander of Bremerton group of the Pacific reserve fleet, and Rear Adm. Floyd B. Schultz, PSNS commander and principal speaker for the ceremonies.

TO PERU AFTER COMMISSIONING

Former U. S. Navy Ship Heads for New Home

With her decks chugging steadily, the Peruvian attack cargo ship BAP Independencia moved out of Sinclair inlet this morning for the first of a series of under way trials.

Today's trip and Saturday's commissioning ceremonies mark a high point in the Seattle four months for the BAP Peruvian since the tug USS Tatum towed

and partially striped ex-USS Ballistic Mine from Astoria, Ore.

After the ship arrived, Capt. Carlos Salmon and his executive officer, Comdr. Jorge Villavieja, faced the job with not much money, not much time and not many men.

Since then, the Peruvian officers and enlisted men have been working nearly 16-hour days and six-day weeks to turn

the leaking ship into a sparkling part of the Peruvian navy.

Capt. R. C. Houston, PSNS administrative officer and the last commanding officer of the old USS Ballistic, recalled that she never was expected to go into service again when she was sold up in 1955. After the U.S. navy

mutilated her, she was shifted

to the maritime administration and put in a minimum maintenance status at Astoria.

As part of the Peruvian navy, the BAP Independencia will be a training ship. The initial BAP stand by Buque Armada Peruana (Peruvian armed ship).

During the past four months a activation work, the Peruvians have been getting as much technical and other assistance as possible from Bremerton group

of the Pacific reserve fleet, as well as native language.

"That was an extremely nice gesture . . . He did it well and every member of the crew appreciated it," said Lt. Auguste Parrell, the ship's first lieutenant.

The Independencia will be operational in and out of PSNS for the next week, then head south July 31 to begin the trip to Callao, Peru, with a ship in Callao.

The Coast Guard said the boy's grandfather, Ernest L. Leary, 61, Tacoma, and Air Force S. Sgt. Dan Sael, 38, Sunnyvale, Calif., were missing and presumed drowned.

A doctor who treated Douglas and his mother, Mrs. Dorothy Butterfield, 27, said the lad said of encouraging his mother to swim to the overturned boat

where he tied her hands to a line attached to it.

The physician said Mrs. Butterfield was unconscious when she was brought to an Inland hospital, and she remembered nothing after the accident, but she and her son were recovered quickly.

The four planned to go sports fishing although both fishing boats were warned against trying to go out on the Pacific at that time.

PUSH FOR PAY HIKE, NAVY LEAGUE PRESIDENT URGES

"Write your senators and congressmen asking favorable action on the military pay bill," was the straight forward request of Navy League national president Robert E. Barnum as he talked to Bremerton and Tacoma Navy League members Sunday.

Visiting here as part of a West

Coast tour to promote action on the pay bill, Barnum emphasized that persons drawing unemployment insurance in his home state of New York get more than a sailor manning a Polaroid submarine.

He pointed to a critical shortage developing in lieutenant and lieutenant commanders, and the

regular problem of keeping enlisted men to stay.

"The fringe benefits have practically disappeared and the pay is substandard . . . Not only that they are not recognized for the important job they do," Barnum said.

He called upon Navy League members to fulfill their obligations as citizens and supporters of the navy by working for appropriate increases of pay and benefits.

Woman Found After Night Out in Woods

Hours of waiting and concern by summer residents near Hanford were over early Sunday when a missing member of the group was found.

Reported missing to the sheriff's office at 10:30 p.m. Saturday was Mrs. Wesley A. (Patricia) Bull, 1983 21st S.W., Seattle.

Her husband told sheriff's deputy Kenneth Barnett his wife had left for a walk about 6 p.m. The Bulls were visiting friends at a summer home located near Driftwood Key southwest of Ilwaco.

Bull said he assumed his wife would return before dark from her stroll. When she did not, he and others in the group began a search. They called the sheriff's

office when Mrs. Bull could not be located.

At the request of Bull, bloodhounds were brought from Hood River (King county) about 4 a.m. Sunday to see if they could locate her.

The search was called off at 5:45 a.m. when Sgt. Kenneth Berg of the sheriff's office arrived with Mrs. Bull.

She told Berg and Barnett she had walked down the road towards Hood Canal about two miles, not realizing it was becoming dark. Concerned that she might lose her way on side roads, she chose to remain the night in woods near the road.

At daybreak she started back along the road, and was picked up by Berg.

Boy Saves Mother When Boat Flips; 2 Men Lost

ILWACO, Wash., (U)—Twelve-year-old Douglas Butterfield of Saratoga, Calif., saved his mother's life Sunday when a 16-foot motorboat upset in giant waves at the mouth of the Columbia River.

The Coast Guard said the boy's grandfather, Ernest L. Leary, 61, Tacoma, and Air Force S. Sgt. Dan Sael, 38, Sunnyvale, Calif., were missing and presumed drowned.

A doctor who treated Douglas and his mother, Mrs. Dorothy Butterfield, 27, said the lad said of encouraging his mother to swim to the overturned boat

where he tied her hands to a line attached to it.

The physician said Mrs. Butterfield was unconscious when she was brought to an Inland hospital, and she remembered nothing after the accident, but she and her son were recovered quickly.

The four planned to go sports fishing although both fishing boats were warned against trying to go out on the Pacific at that time.

WESLEY SELF WINS HONOR



"Clifford B. Edwards, general manager of the Tacoma office of New York Life Insurance Co. today announced the selection of Wesley Self as agent of the month."

"Wesley Self was selected by management and associates of the New York Life Insurance Company for outstanding performance and best over-all job on the basis of service in the field of insurance, Wesley Self is listed by his Company and fellow workers as a good man to know."

"Call him for a solution to insurance problems."

Leak Halts Simulated Space Test

SEATTLE (AP)—A simulated space flight intended to simulate

It's Your Government

The American ideal is government of, by and for the people. Don't let it become government - by - default, by which a few who take the

Amphibious Assault Ship Joins Fleet

PHILADELPHIA (AP)—The

Seattleite Treated at Hospital Following 2-Car Collision Here

One person was treated at Harborview Memorial hospital during a two-car collision Sunday evening at Burwell st. and N. Cal low ave., police said.

Income Higher

WASHINGTON (AP)—

PORT ORCHARD

THRIFTWAY

Primer Comandante
C. de N. Carlos SALMON Caverio
1963



Gracias al esfuerzo y dedicación de él y de su primera dotación, fue posible llevar a cabo la Reactivación del USS. "BELLATRIX" (AKA-3) para que posteriormente, aquel 20 de Julio de 1963 se incorpore el BAP. "INDEPENDENCIA" a nuestra Marina de Guerra.

Muchas fueron las horas de arduo trabajo, pero el objetivo fue cumplido a cabali-

dad, logrando concluir el período de reactivación del Buque cinco (5) meses antes de lo planificado, ante el asombro y admiración de la Marina Norteamericana.

Hombres como él, son los que han prestigiado al Perú y a nuestra Marina, imprimiendo ese espíritu de lucha y superación diaria que ha caracterizado a todas las dotaciones de nuestro BUQUE-ESCUELA.

!BRAVO ZULU!

LA PRIMERA DOTACION

1963

C de N

Carlos SALMON Caveró
Comandante

C de F

Jorge VILLAVISENCIO Soto
2do. Comandante

C. de C.	Gerónimo CAFFERATA Marazzi	Jefe de Operaciones y Oficial 2da. Div. Oper.
Tte. 1o.	Oleg KRILJENKO Vujic	Jefe de Ingeniería y Control de Averías
Tte. 1o.	Augusto PARODI Rivera	Oficial 1ra. División de Oper. y Secretaría
Tte. 1o.	Emilio BARRON Domínguez	Oficial 2da. Div. Ingeniería
Tte. 1o.	Luis ELEJALDE E.	Jefe de Cubierta y Oficial 3ra. Div. Cubierta
Tte. 1o.	SN(MC) Víctor REATEGUI A.	Jefe de Sanidad
Tte. 1o.	SN(O) Carlos MONTES DE OCA	Oficial 1ra. Div. Sanidad
Tte. 2o.	Salvador MARIATEGUI	Oficial 1ra. Div. Ingeniería
A. Fgta.	Jorge HESSE Ramírez	Jefe de Administración
A. Fgta.	José ZORRILLA T.	Oficial 3ra. Div. Oper. y Claves
A. Fgta.	José TEXEIRA R.	Oficial 3ra. Div. Ingeniería
A. Fgta.	Eduardo TRAVAGLINI Q.	Oficial 2da. Div. Cubierta
A. Fgta.	Ernesto FIGARI E.	Oficial 1ra. Div. Cubierta

MT2 Ele. Manuel RODRIGUEZ V

M1 Mot.	Augusto SEGURA G.	OM1 Art.	Teodoro RUBIO Ch.
M2 Mot.	Sergio LIZARRAGA R.	OM1 Car.	Alfredo RIVAS E.
M2 Máq.	Zózimo ALTEZ Z.	OM1 Máq.	Pedro ZAMUDIO B.
OM1 Man.	César ASCARATE T.	OM1 Art.	Andrés NEYRA L.
OM1 Mot.	Miguel GARCIA F.	OM1 Fur.	Benjamín MONCADA M.
OM1 Eco.	Lucio PACHAS O.	OM1 Fur.	Marcos BENAVENTE M.
OM1 Rad.	Albino SORIANO V.	OM1 Máq.	Pedro CARBONEL A.
OM1 Mot.	Marcelino QUISPE A.	OM1 Señ.	Bienvenido GONZALES G.
OM1 Ele.	Marcelo PACHAS L.	OM1 Mot.	Gonzalo GUTIERREZ M.
OM1 Ele.	Manuel SANCHEZ F.	OM1 Lav.	Juvencio ARANDA V.
OM1 Máq.	José MEDINA Ch.	OM1 Coc.	Antonio SOLORZANO Z.

Oficiales de Mar de Segunda

OM2 Mot. José PIZARRO M.
 OM2 Ele. Isaías AZAÑERO R.
 OM2 Art. Edilberto DIOSES H.
 OM2 Coc. Jesús ABARCA E.
 OM2 Ele. Gil GILLEN C.
 OM2 Art. Héctor VILLANUEVA Z.
 OM2 Pan. Teodoro BOCANEGRA M.
 OM2 Sol. Severino PALMA C.

OM2 Mot. René PAZ V.
 OM2 Man. Agapo PIZARRO R.
 OM2 Rad. Manuel COELLO T.
 OM2 May. Juan MORENO A.
 OM2 Ele. Manuel J. ZAVALA S.
 OM2 Fur. Humberto CHAFFO P.
 OM2 Mot. Néyer VALDIVIESO P.

Oficiales de Mar de Tercera

OM3 Mot. Delfín CRUZ M.
 OM3 Rad. Julio VELA M.
 OM3 Señ. Félix ALE Valdivia
 OM3 Mot. Eladio LAREDO M.
 OM3 San. Wilfredo MALAGA S.
 OM3 Mot. Abraham VEGA C.
 OM3 Ele. Mario A. MEDINA O.
 OM3 Mot. Benjamín BOTONI A.
 OM3 Fur. José J. CHAVEZ H.
 OM3 May. Práxides VERGARA M.
 OM3 Rad. Vicente HUATAY U.

OM3 Ele. José CASANA M.
 OM3 Man. Juan V. CHAVEZ A.
 OM3 Máq. Roberto S. BACHET D.
 OM3 Art. Julio STANCHI V.
 OM3 Ele. Oscar KONTO G.
 OM3 Mot. Valeriano ALARICO C.
 OM3 Mot. Francisco ARANA
 OM3 Man. J. URCUHUARANGA S.
 OM3 Señ. José DEL RISCO G.
 OM3 Art. Augusto IBARRA R.

Cabos de Primera

CB1 Rib. Arturo RODRIGUEZ E.
 CB1 San. Víctor ZARATE P.
 CB1 May. Félix APOLINARIO R.
 CB1 Señ. Catalino CASTAÑEDA A.
 CB1 Art. Pedro CATAÑEDA R.
 CB1 Mot. Inocente COBEÑAS N.
 CB1 Ele. Juan E. TORRES A.
 CB1 Mot. Luis GONZALES H.
 CB1 Mot. Miguel CORDOVA C.
 CB1 Art. Vidolino GUERRERO J.
 CB1 Señ. Alejandro CASTRO P.
 CB1 Pel. Hilario CALAGUA A.
 CB1 Man. Guillermo FEBRES N.
 CB1 Art. Ubaldo CALERO R.

CB1 Art. Andrés SANCHEZ V.
 CB1 Man. Jaime BAILON R.
 CB1 Man. José YAMUNAQUE Ch.
 CB1 Rar. Toribio RUPAY Y.
 CB1 Man. Porfirio BLAS-I.
 CB1 Man. Juan PEREZ A.
 CB1 Art. César PIRO Ch.
 CB1 Maq. Enrique ESPINO G.
 CB1 Señ. Luis RIVAS
 CB1 Mot. Germán A. ROJAS A.
 CB1 Mot. Antonio M. DURAND N.
 CB1 Mot. Víctor A. ROMAN M.
 CB1 Art. Jorge AZAÑA N.

Cabos de Segunda

CB2 May. Daniel ORTEGA N.
 CB2 Art. Valerio OSORIO Z.
 CB2 Man. Vidal AYALA G.

Marineros

Mar. Man. Raúl DELGADO Ch.
 Mar2 Gumercindo GUERRERO
 Mar2 Alfonso ROJAS A.
 Mar2 Pelayo OSTOS G.
 Mar2 Tomás MARKY V.

Mar2 Víctor FLORES V.
 Mar2 Donato TAPARA Y.
 Mar2 José MONTENEGRO S.
 Mar2 Hugo E. GUZMAN P.

**Felicitación a la
primera dotación**

"AÑO DE LA ALFABETIZACION"

Lima, 27 Agosto 1963

P.100-559

Del: Director General del Personal de la Marina
Al: Comandante del B.A.P. "Independencia"
Asunto: Felicitación.-Transcribe
Ref.: a) D/CGM-Nº59-63 de 27 Agosto 1963.

1.- Para su conocimiento y fines consiguientes, transcribo a Ud. la Disposición de referencia (a):

"DISPOSICION DE LA COMANDANCIA GENERAL DE LA MARINA D/CGM-Nº59-63.- En nombre del señor Vice-Almirante Ministro de Marina y en el mío propio, esta Comandancia General se complace en felicitar, en forma especial, al Personal Superior y Subalterno de la dotación del B.A.P. "INDEPENDENCIA", al haber demostrado gran sentido de responsabilidad y patriotismo por el concienzudo y cabal trabajo de reacondicionamiento, exitosa travesía y excelente presentación a su arribo al Callao, todo lo cual no sólo ha puesto en evidencia la elevada capacidad profesional y técnica de nuestro personal, sino que ha prestigiado notablemente, ante propios y extraños, a nuestra Marina de Guerra.-Se extiende esta Felicitación en forma muy particular, al Comandante de esa Unidad, Capitán de Navío CARLOS A. SALMON CAVERO por la magnífica labor desarrollada en el íntegro cumplimiento de sus funciones.-Copia de esta felicitación se agregará al Legajo Personal de los respectivos Oficiales y miembros de la Plana Menor de la dotación de dicha Unidad.-San Isidro, 27 Agosto 1963.-El Vice-Almirante.-Comandante General de la Marina.-MIGUEL CHAVEZ GOYTIZOLO.-O-M-23001006-A(-).-Firmado".

Dios guarde a Ud.
El Contralmirante
RAUL DELGADO E.
O-M-28002412-A.

Copia: Comdte. Gral. Marina
Comdte. Gral. Escuadra
Jefe E.M.G. Marina
Comdte. Flot. Auxiliares
Sec. Sr. Ministro
Jefe Dpto. Pers. Subalt.
Legajo Personal (12)
Els. Archivo.-

ANECDOTAS VIVIDAS POR LA PRIMERA DOTACION

Narración:

Vicealmirante (r) Carlos SALMON Caveno

No bien llegados a Bremerton, el suscrito, el Segundo Comandante designado, C de F. Jorge Villavisencio Soto; el C de C, Gerónimo Cafferata Marazzi; y los Tenientes Primeros Oleg Kriljenko Vujic y Augusto Parodi Rivera, fuimos a saludar al Contralmirante Flod B. Schultz, Comandante del Puget Sound Naval Shipyard a quien había conocido en Washington D C años atrás. Este nos puso a disposición del Comandante de la Flota de Reserva del Pacífico (COMPACRES FLT), Capitán de Navío E.C. Williams, el que nos mostró un elaborado planeamiento para la reactivación del buque, trabajo que debería terminar a mediados de diciembre del año 1963. Mi respuesta fue que el buque iba a estar listo el 20 de julio 1963 para zarpar al Perú el 31 del mismo mes. El C de N. Williams me dijo que eso era imposible a lo que le repuse que yo con mis diez Oficiales y 90 tripulantes, trabajando 16 horas diarias cumpliríamos con la fecha dada por mí; me retó a apostar su sueldo en U.S. Dollars contra el mío en soles peruanos, apuesta que acepté. Trabajando con ardor y patriotismo 16 horas diarias y 80 a la semana, cumplimos con tener el buque listo en todo sentido el 20 de julio de 1963; personal de la U.S. Navy pasó revista al buque y lo declararon en condición +100-A1. A las 10 a.m. de ese día el Capitán Williams con su Estado Mayor subieron a bordo y tras felicitaciones

por lo que a él le había parecido imposible me extendió su cheque por el importe de su haber del mes de julio, cheque que, por su puesto no acepté, ante la sorpresa y agradecimiento del Capitán Williams. Ese día a las 15:00 horas se izaba el Pabellón del Perú a bordo del BAP. "INDEPENDENCIA"

El Alférez Travaglini era un asiduo concurrente los fines de semana al Club de Oficiales y no se perdía un baile, por lo que el Teniente Primero USN. Thompson, Ayudante y Coordinador dijo que Travaglini debería apellidarse en realidad Danzarini.

El 6 de agosto de 1963, a 24 horas del zarpe de San Francisco, en donde se embarcó material para nuestras Fuerzas Armadas, y siendo las 08:00 el Jefe de Operaciones, C. de C. Gerónimo Cafferata avistó por la amura de estribor un avión flotando a unas 2 millas de distancia; aproamos hacia el objeto y, en efecto, era un avión sin piloto, del servicio meteorológico de la Marina, cargado de instrumentos y radares; al habérsele trabado el timón de dirección no pudo obedecer las órdenes que desde Tierra se le

transmitían por radio; al terminársele el combustible cayó al mar no sin antes soltar automáticamente un paracaídas, que amortizó el impacto con el agua impidiendo averías en el instrumental. El avioncito fue izado a bordo y colocado en el castillo a proa; se dió parte por radio al Undécimo Distrito Naval pero proseguimos viaje hacia el Callao. En el fuselaje había impreso un aviso que decía: *"Quien dé parte de la posición de este aparato o lo rescate, tendrá una recompensa de U.S. \$250.-"*. Al llegar al Callao el domingo 24 de agosto de 1963 todo el personal militar de la Embajada de Estados Unidos subió a bordo encabezados por el Embajador, mostrando gran interés por el avioncito, al que le retiraron todo el equipo electrónico obsequiándome el aparato así desmantelado, que fue posteriormente obsequiado a nuestra Fuerza de Aviación Naval, que lo tuvo de mascota al ingreso de la Base, hasta que no hace mucho fue volado por acción terrorista.

El Jefe de la Misión Americana en el Perú me entregó un cheque del U.S. Treasury por la cantidad de U.S. \$250.00; que cedi al Club de Cabos y Marineros para iniciar un Fondo Pro Biblioteca del Tripulante.

El 28 de febrero de 1964 el "INDEPENDENCIA" arribó a Valparaíso, tanto nuestro Agregado Naval, Contralmirante Luis M. Ponce Arenas cuanto el Embajador del Perú, Mayor

General FAP Armando Revoredo Iglesias, me manifestaron que el programa incluía una visita de saludo a S.E., el Presidente de Chile, Sr. Arturo Alessandri. Esto significó trasladarnos a Santiago y en la cordial audiencia del Presidente de Chile, estimé que 10 minutos era tiempo suficiente para un saludo protocolar, por lo que transcurrido ese lapso me paré para despedirme, cuando el Sr. Presidente me dice: *"no se vaya comandante, ya vienen las agüitas"*; en efecto llegaron y las saboreamos con placer. Al volver a despedirme, como un acto de cortesía, le dije: *"Excelencia, para nosotros sería un honor tenerlo a bordo, pero comprendemos que sus obligaciones quizás le impidan darnos esta oportunidad"*. El Presidente Alessandri sin titubear me responde: *"Comandante, estaba esperando esa invitación y, por supuesto, mañana me tendrá allí a las 11:30 de la mañana"*. El Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Sr. Almirante Cubillos, el Ministro de Defensa, Sr. Videla, quedaron sorprendidos; no menos lo fue el Embajador Revoredo, quien me dijo *"te aventaste"* (confianza por relación familiar), a lo cual le respondí *"nuestra piscina tiene suficiente fondo"*. En efecto, el Presidente Alessandri estuvo puntualmente a bordo a las 11:30 y fue recibido con los honores correspondientes. Pero antes debo decir que el Edecán Naval de servicio la víspera, me dijo: *"Señor Comandante, Su Excelencia no fuma ni bebe alcohol; le agradecería que, de haber un brindis a S.E., se le sirva una copa de ginger ale en lugar de champagne"*. Así fue, luego del paseo

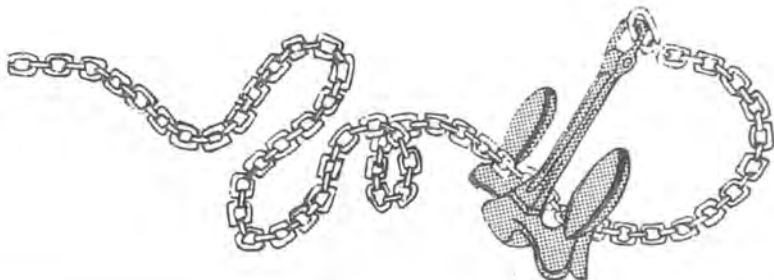


por la superestructura y ya en la Cámara de Oficiales, propuse un brindis por la amistad peruano-chilena. Al llevarse la copa a los labios el Presidente Alessandri me dice: "*Comandante, esto no es champagne sino ginger ale*" Yo le respondí, *Excelencia, de todo estamos informados*" a lo que él me respondió: "*mucho se exagera*" y pidió que le cambien la copa. Lo notable es que el Presidente Alessandri nunca antes había subido a bordo de un buque de guerra extranjero. Debe anotarse que el Presidente del Perú, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, visitó el buque-escuela chileno "ESMERALDA" 48 horas después de haber asumido el mando constitucional en julio de 1963; el gesto del Presidente Alessandri el 10. de marzo de 1964 fue, evidentemente en respuesta a la hidalguía del Presidente Belaúnde.

El 30 de enero de 1964 arribamos al Puerto de Recife, bien llamado "Resifilis" por los nativos por el alto índice luético en ese puerto. Entre los visitantes subió a bordo un sacer-

dote franciscano y solicitó conversar con el Capellán Tte. 1o. César Perales Mejía; entre colegas pronto se trabó amistad; el franciscano le habló de la enorme pobreza de los pobladores, pues a la vista de todos se formaban largas colas en el muelle hasta la escala real del buque, pidiendo las sobras del almuerzo y la comida. El curita dijo que él sostenía un orfelinato y que cualquier limosna sería muy bien recibida. Entre oficiales, cadetes y tripulantes bien pronto se reunieron más de 500 dólares que el franciscano se embolsicó.

Nuestro Capellán lo invitó a cenar en tierra, pero antes fueron juntos a una iglesia del puerto para dar gracias a Dios por tanta bondad. El Padre Perales empezó a amoscarse al comprobar que el franciscano no sabía nada de latín; como excusa dió el hecho de que el Arzobispo de Ceará les prohibía orar en esa lengua muerta, debiendo hacerlo en portugués. Al día siguiente el Padre Perales contaba sus experiencias con el tal sacerdote franciscano, a lo que el oficial ayudante de la Marina del Brasil dijo: "*Pero si ese es un gran estafador; no tiene nada de cura y es buscado por la policía*" Nos hizo cholitos.



*Felicitaciones por la
Marina Norteamericana*

AIR MAIL

Op-621/mm
Ser 1320P62

24 OCT 1963

SECOND ENDORSEMENT on NAVSHIPYD PUGET SOUND ltr (100) 4900
of 7 Oct 1963

From: Chief of Naval Operations
To: Chief, U. S. Naval Mission to Peru

Subj: Activation of Peruvian Navy Ship INDEPENDENCIA (ex-
USS BELLATRIX) MAS - Case No. Peru 40-BAD-P3; comments
concerning

1. Readdressed and forwarded.
2. The Chief of Naval Operations concurs with the remarks of the Chief, Bureau of Ships. Of special note is the enormous goodwill and understanding that was generated for the Navy of Peru by Captain Salmon, his officers and men.
3. From the basic letter it is obvious that the good relationships which exist between the United States and Peru were enhanced by the performance of the crew of the INDEPENDENCIA.
4. Although the INDEPENDENCIA is not a U. S. Navy ship, it is requested that Captain Salmon be made cognizant of this letter and the endorsements thereto and that hearty congratulations be extended on behalf of the Chief of Naval Operations.



GEORGE WALES
Be' d' d' d' d' d'

Copy to:
NAVSHIPYD PUGET SOUND
COMPACRESFLT
COMBREMGRU PACRESFLT
COMTHIRTEEN
BUSHIPS

*Felicitaciones por la
Marina Norteamericana
(Traducción)*

VIA AEREA

Op-621/YAM
Ser 1320P62
24 Oct 1963

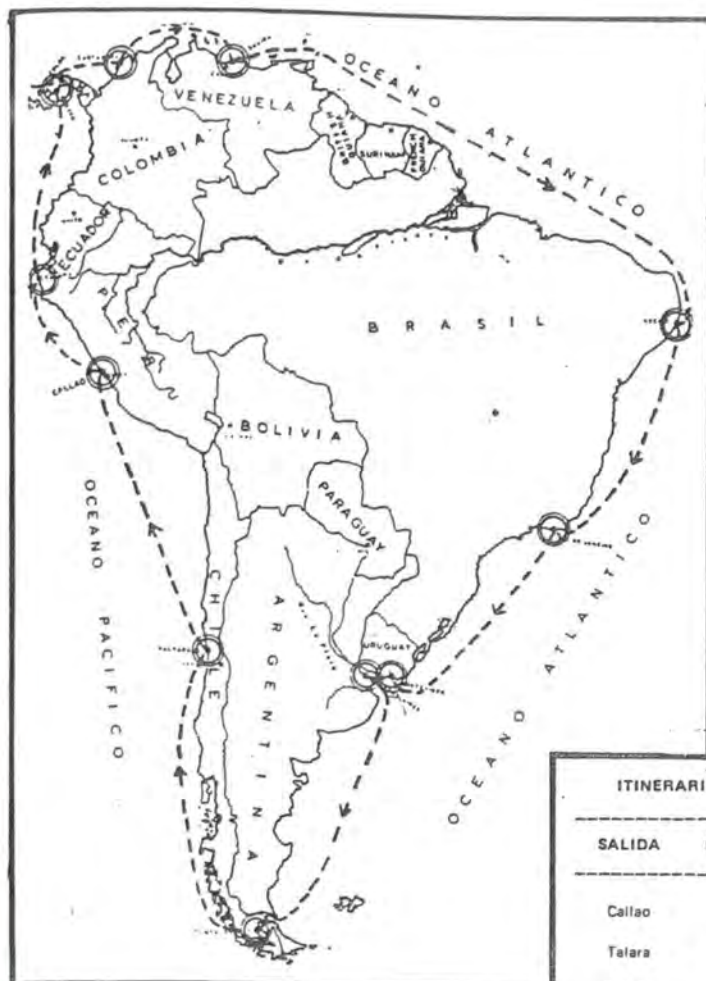
SEGUNDA TRANMITACION DEL OFICIO (100) 4900 del 7 OCTUBRE 1963 del NAVSR
NAVSHIPYD PUGET SOUND.

Del: Jefe de Operaciones Navales
Al: Jefe de la Misión Naval Americana en el Perú
Asunto: Activación del B.A.P. "INDEPENDENCIA" (Ex-USS BELLATRIX)
MAS-Caso No. Peru 40-BAD-P3.- Comentario sobre

- 1.-Redirigida y enviada.
- 2.-El Jefe de Operaciones Navales está de acuerdo con las observaciones del Jefe del Buró de Buques. Es digno de notar la enorme buena voluntad y comprensión que fué incrementada para la Marina del Perú, por el Comandante Salmón, sus Oficiales y Tripulantes.
- 3.-Desde el primer oficio, es obvio que las buenas relaciones que existen entre los Estados Unidos y el Perú, han sido elevadas por la magnífica labor desplegada por la tripulación del B.A.P. "INDEPENDENCIA".
- 4.-A pesar de no ser el B.A.P. "INDEPENDENCIA" un buque de la Marina de los Estados Unidos, se solicita que el Capitán de Navío Salmón tenga conocimiento de este oficio así como de las tramitaciones del mismo, y que se le extiendan las más sinceras congratulaciones en nombre del Jefe de Operaciones Navales.

Firmado P/O George Wales

COPIA:
NAVSHIPYD PUGET SOUND
COMPACRESFLT
COMBENGGRU PACRESFLT
COMTHIRTEEN
BUSHIPS

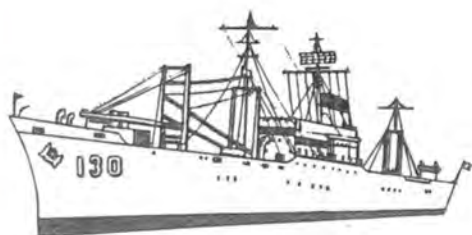


EL PRIMER CRUCERO 1964

ITINERARIO CRUCERO DE VERANO 1964 - 63 DIAS

SALIDA	LLEGADA	Día Hora SALIDA	Millas	Día Hora LLEGADA
Callao	Talara	Enero 02-1000	529	Enero 04-0600
Talara	Balboa	Enero 05-0500	826	Enero 07-1800
Balboa	Colón	Enero 10-1000	44	Enero 10-1800
Colón	Cartagena	Enero 11-0700	324	Enero 12-0800
Cartagena	La Guayra	Enero 15-0900	612	Enero 17-0800
Recife	Río Janeiro	Enero 30-0500	1080	Febrero 02-1600
Río Janeiro	Montevideo	Febrero 05-2400	1037	Febrero 09-0800
Montevideo	Buenos Aires	Febrero 11-2400	124	Febrero 12-1000
Buenos Aires	Punta Arenas	Febrero 15-2400	1394	Febrero 20-1100
Punta Arenas	Valparaíso	Febrero 21-2400	1432	Febrero 26-1400
Valparaíso	Callao	Marzo 01-0500	1306	Marzo 05-1000

Total de millas recorridas: 11.205 - Tiempo de navegación: 36 días
Total de permanencia en puertos: 27 días



DOTACION PRIMER CRUCERO DE INSTRUCCION 1964

PLANA MAYOR BAP "INDEPENDENCIA"

C. de N.	Carlos SALMON Caveró	Comandante
C. de F.	Jorge VILLAVISENCIO Soto	2do. Comandante
C. de C.	Gerónimo CAFFERATA M.	Jefe del Dpto. de Operaciones y Oficial 2da. Div. de Operaciones
Tte. 1o.	Oleg KRILJENKO V.	Jefe del Dpto. de Ingeniería y Control de Averías
Tte. 1o.	Augusto PARODI R.	Oficial 1ra. Div. de Operaciones y Secretaría General
Tte. 1o.	Emilio BARRON D.	Oficial 2da. División de Ingeniería
Tte. 1o.	Luis ELEJALDE E.	Jefe del Dpto. de Cubierta y Oficial 3ra. División de Cubierta
Tte. 1o.	SN(MC) Víctor REATEGUI A.	Jefe del Dpto. de Sanidad
Tte. 1o.	SN(O) Carlos MONTES DE OCA	Oficial 1ra. División de Sanidad
Tte. 2o.	Salvador MARIATEGUI F.	Oficial 1ra. División de Ingeniería
A. Fgt.	Jorge HESSE R.	Jefe del Dpto. de Administración
A. Fgt.	José ZORRILLA T.	Oficial 3ra. Div. de Operaciones y Oficial de Claves
A. Fgt.	José TEIXEIRA R.	Oficial 3ra. División de Ingeniería
A. Fgt.	Eduardo TRAVAGLINI Q.	Oficial 2da. División de Cubierta
A. Fgt.	Ernesto FIGARI E.	Oficial 1ra. División de Cubierta

PLANA MAYOR ESCUELA NAVAL EMBARCADOS

Capitán de Fragata, Ismael OTAROLA Salcedo
Jefe de Cadetes embarcados é Instructor

C. de C.	Jorge PORTELLA R.	Instructor de Armamento, a cargo del 4to. Año de Cadetes
C. de C.	Alberto SANTILLANA G.	Oficial de Disciplina é Instructor, a cargo del 3er. Año de Cadetes
C. de C.	Fernando TORRES T.	Instructor de Ingeniería y Electrici- dad, a cargo del 2o. Año de Cadetes
Tte. 1o.	Jorge DEL AGUILA S.	Oficial de Logística, Secretario é Instructor
Tte. 1o.	Carlos REYNA A.	Instructor de Navegación, a cargo del 1er. Año de Cadetes
Tte. 1o.	Cap. César PERALES M.	Capellán é Instructor.
Ing.	Eduardo CARRILLO B.	Instructor de Matemáticas

CADETES NAVALES DE 4to. AÑO

ARCE Mesía Manuel
 BENALCAZAR Coz Emilio
 BIANCHI Muñoz Luis
 BLOTTE Oré Rubén
 CALVO Guerrero Mariano
 CASTELLANOS Zagarra Abel
 D'ALESSIO Ipinza Fernando
 DAVILA Vargas Edmundo
 DEL AGUILA Flores Guillermo
 DIAZ Salgado Manuel
 ESCOBAR Zamalloa Atilio
 GARCIA Valdivieso José
 GONZALES Chocano Manuel
 HERBOZO Núñez del Arco J.
 JAUREQUY Sanguinetti Luis
 KROLL Broggi Alfredo
 LINARES Leiva José
 MARSTON Rossi Carlos

MARTINEZ Vargas Manuel
 MESONES Jiménez Jorge
 MORANTE Jara y Jara Raúl
 NAVARRETE Salomón E.
 NIETO Mejía Luis
 OJEDA Bustamante Carlos
 PACHECO Quevedo José
 PRO Monteverde Luis
 RAMOS Montoya Oscar
 RIVERO Valdeavellano Alberto
 ROSPIGLIOSI Balta José
 SALINAS Sedó Juan
 SEVILLA La Rosa Fernando
 TIRADO Silva Víctor
 VILDOSOLA Gonzáles L.
 YABAR Buckingham Gustavo
 ZAMBRANO Gonzáles Raúl
 ZUNIGA Mesones Renán

CADETES NAVALES DE 3er. AÑO

AMPUERO Bustillo Ricardo
 ARECCO Sablich Aldo
 ARRIETA Parodi Carlos
 ATKINS Lerggios Juan
 AYO Torres Oscar
 BALBUENA Carvajal Gerardo
 BEJARANO Guarda Carlos
 BENVENUTO Novelli Eduardo
 BROUSSET Barrios Jorge
 CAMPOVERDE Ayres G
 CANTELLI Sidia Atilio
 CARLIN Noblecilla Jorge
 CASTRO Gálvez Héctor
 CASTRO Gálvez Alberto
 COVARRUBIAS Trigos R
 DE LA ROCHA Marie Hugo
 DEL PINO Woll Jorge
 DEL RISCO Arrieta Carlos
 ESPINAR Butrón Lino
 ESPINOZA Espinoza Federico
 FERNANDEZ Iturri Ricardo
 FORTES Martín Alfredo
 GAVIDIA Balarezo Luis
 GONZALES Woll Manuel
 GRANER Sotomayor Alejandro

JHERY García Pablo
 LANATTA Martín Juan
 LLONTOP Sánchez Carrión J.
 MAGDE Lanfranco Ricardo
 MARABOTTO Jaramillo José
 MARQUEZ León Ramón
 MAURTUA Varea Marcelo
 MEDINA Ramos Juan
 MORENO Gonzáles Luis
 OREJUELA Bolívar Clemente
 OSORIO Carcelén Hernán
 PEREIRA Soares Ricardo
 PODESTA Llosa Juan
 REATEGUI Guzmán Eduardo
 REYES Rostagno Víctor
 ROCHA Chavarría Víctor
 RUIZ Ojeda Gerardo
 SANCHEZ FERRER Barzotti Mario
 SERVAN Rocha Raúl
 SILVA Ferrer José
 TEXEIRA Rivarola Jorge
 TIRADO Mesones Manuel
 VARGAS Fernando Carlos
 VARGAS Lavagna Carlos
 VARGAS Lavagna José

CADETES NAVALES DE 2do. AÑO

ANDERSON Chacón Guido
ARBOCCO Liceti Luis
BELAUNDE Villalón Gustavo

BERIO Remy Carlos
BERNALES Parodi Fernando
CALIZAYA Parodi Rafael

CANDIOTTI de los Ríos Julio
CARBONELL Novella Juan
CARRERA Puyo Enrique

CARRILLO Bringas Luis
CLARKE de la Puente Percy
COSSIO Velasco Dante

CRUZATE La Torre Sergio
CHAVEZ Jordán Juan
DE IZCUE Azalía Gustavo

DE LA TORRE UGARTE R. Carlos
DE SOUSA FERREIRA B. Carlos
DORREGO Villena José

ESCOBAR Iorquiera Hugo
FALCON Maldonado Enrique
FERNANDEZ Lino Manuel

FERRER Cornejo Luis
GALLO Parra Julio
GARCIA MONTERO D. Enrique

KROLL Broggi César
LAZO Galliani Héctor
LAVARELLO Vargas Alfredo

LAMBRUSCHINI Canessa Héctor

MASSARO Silva Alberto
MENESES Morales Fernando
MESINAS de la Puente Guillermo

MORENO Gonzáles Hugo
OLSEN Poggi Francisco
PAOLILLO Munayco José

PASARA Gonzáles César
POLAR Echeandía Juan
POOLEY Townsend John

PRO Grados Carlos
RAFFO Henrici César
RAMOS Ormeño Víctor

RODRIGUEZ Maisterrena Gonzalo
RUBIO Betancourt Jorge
ROSPIGLIOSI Rossi Juan

SAENZ Muñoz Félix
SALCEDO Marquina Carlos
SALCEDO Williams Carlos

SANCHEZ Albavera Jorge
SANCHEZ Arriarán Manuel
SARRIA Parodi Javier

SCHUTZ Landázuri César
SEVILLA Rosas Juan
SUÍTO Rivero Pedro

TEJADA Muñoz Manuel
TENORIO Benavides Luis
VARGAS MACHUCA A. Enrique

VARGAS Valente Oscar
VILLA GARCIA M. Enrique

CADETES NAVALES DEL 1er. AÑO

AREVALO Escaro Luis
ARRIARAN Medina Manuel
BALBUENA Valdivia Federico

BONNEFF Vázquez Mauricio
BOTTGER Roberston Juan
CARDENAS Brous Gustavo

CARDENAS Coronado Dante
COELLO Montezuma Manuel
CORNEJO Bravo Víctor

DE RUTTE Coello José
EZCURRA Arbulú Huáscar
FRANKE Jahncke Wilhem

GAMBOA Sánchez José
GAMBETTA Flores Alberto
GARRIDO Guevara Néstor

GARGUREVICH Paiva Pedro

GIL RUIZ Juan
GOMEZ de la Torre Carlos
GONZALES Chocano José

GORDILLO Fernandez Héctor
HALE García Ricardo
HERNANDEZ Gonzáles Manuel

INDACOCHEA Graner Alberto
KRUGER Carrión Carlos
MALCA Bel Francisco

MARSANO Patrón Luis
MONGE Gonzáles Miguel
MORANTE Bardelli Jorge

PALACIOS Dongo Alfredo
PENDAVIS Perales Erwin
PIZARRO Monteza Enrique

PEDRAZA Gray José
QUIROZ Quiñónez Rafael
ROSAS Razetto Luis

SALERNO Gálvez Javier
SORIANO Scheen Walter
TEJADA Bailly Carlos

TOLEDO Ocampo Carlos
TORRES Yáñez César
VALENCIA Guerra Carlos

VEGA Llona Luis
VARGAS Cooban Luis
VASQUEZ Ortega Pedro

WAGNER Grau Bernardo
YEPEZ Pinillos César
ZAGACETA Martínez José

CRUCEROS EFECTUADOS POR NUESTRO BUQUE

1964 — del 02 Enero al 05 Marzo

- Callao - Talara - Balboa, Colón (Panamá) - Cartagena (Colombia) - La Guayra (Venezuela) - Recife, Río de Janeiro (Brasil) - Montevideo (Uruguay) - Buenos Aires (Argentina) - Punta Arenas - Valparaíso (Chile).

1965 — del 02 Enero al 20 Marzo

- Callao - Balboa, Colón (Panamá) - Aruba (Antillas Holandesas) - Lisboa (Portugal) - Cartagena (España) - Toulon (Francia) - Nápoles (Italia) - Haifa (Israel) - Casa Blanca (Marruecos) - Willemstad (Curazao) - Colón, Balboa (Panamá) - Isla del Gallo (Colombia) - Callao.

1966 — del 02 Enero al 25 Marzo

- Callao - Pearl Harbor (Oahu, Hawai) - Kaohsiung (Formosa) - Nagasaki, Yokohama (Japón) - San Francisco (USA) - Talara - Callao.

1967 — del 02 Enero al 21 Marzo

- Callao - Tahití - Pago Pago (Samoa) - Numea (Nueva Caledonia) - Sidney, Melbourne (Australia) - Wellington (Nueva Zelanda) - Isla de Pascua (Chile) - Callao.

1968 — del 02 Enero al 27 Febrero

- Callao - Talara - Punta Arenas (Costa Rica) - Acapulco (México) - San Diego, San Pedro, San Francisco (USA) - Callao.

1969 — del 03 Enero al 22 Enero

- Callao - Valparaíso, Punta Arenas (Chile) - Río de Janeiro (Brasil) - Buenos Aires (Argentina) - Valparaíso (Chile) - Callao.

1970 — del 03 Enero al 01 Marzo

- Callao - Manzanillo, Acapulco (México) - San José (Guatemala) - Acajutla (El Salvador) - Amapala (Honduras) - Corinto (Nicaragua) - Punta Arenas (Costa Rica) - Isla Galápagos (Ecuador) - Isla Juan Fernández (Chile) - Callao.

1971 — del 02 Enero al 27 Febrero

- Callao - Balboa, Colón (Panamá) - Cartagena (Colombia) - Norfolk, Baltimore (USA) - Hamilton (Bermudas) - San Juan (Puerto Rico) - La Guayra (Venezuela) - Colón, Balboa (Panamá) - Callao.

1972 — del 05 Enero al 22 Marzo

- Callao - Casablanca (Marruecos) - Cádiz (España) - Liverpool (Inglaterra) - Hamburgo (Alemania) - Le Havre (Francia) - Guayaquil (Ecuador) - Callao.

1973 — del 23 Enero al 04 Mayo

- Callao - Honolulu (Hawai) - Tokio (Japón) - Shangai (China) - Vladivostok (URSS) - San Francisco (USA) - Callao.

1974 — del 03 Enero al 25 Marzo

- Callao - Balboa, Colón (Panamá) - Aruba (Antillas Holandesas) - Barcelona (España) - Varna (Bulgaria) - Constanza (Rumanía) - Estambul (Turquía) - El Pireo (Grecia) - Nápoles (Italia) - Santa Cruz de Tenerife (Islas Canarias) - Willemstad (Curazao) - Colón, Balboa (Panamá) - Callao.

- 1976 — del 10 Junio al 11 Setiembre
- Callao - Balboa, Colón (Panamá) - New York (USA) - Cartagena (Colombia) - La Guayra (Venezuela) - Río de Janeiro (Brasil) - Montevideo (Uruguay) - Buenos Aires (Argentina) - Punta Arenas Valparaíso (Chile) - Guayaquil (Ecuador) - Callao.

- 1977 — del 28 Agosto al 28 Noviembre
- Callao - Balboa, Colón (Panamá) - Barcelona (España) - La Spezia (Italia) - Portsmouth (Inglaterra) - Le Havre (Francia) - Rotterdam, Den Helder (Holanda) - Hamburgo (Alemania) - Jacksonville (USA) - Curazao (Antillas Holandesas) - Colón, Balboa (Panamá) - Callao.

- 1980 — del 15 Enero al 08 Marzo
- Callao - Balboa (Panamá) - Punta Arenas (Costa Rica) - Acapulco (México) - San Diego, San Francisco (USA) - Isla Galápagos (Ecuador) - Callao.

- 1981 — del 12 Enero al 09 Marzo
- Callao - Honolulu (Hawái) - San Francisco (USA) - Balboa (Panamá) - Callao.

- 1982 — del 11 Enero al 17 Marzo
- Callao - Balboa, Colón (Panamá) - Cartagena (Colombia) - La Guayra (Venezuela) - Río de Janeiro (Brasil) - Buenos Aires (Argentina) - Montevideo (Uruguay) - Punta Arenas, Valparaíso (Chile) - Callao.

- 1983 — del 05 Enero al 25 Marzo
- Callao - Balboa, Colón (Panamá) - Lisboa (Portugal) - Toulon (Francia) - El Pireo (Grecia) - La Spezia (Italia) - Cartagena (Colombia) - Santa Cruz de Tenerife (Islas Canarias) - San Juan (Puerto Rico)

- 1984 — del 14 Enero al 12 Marzo
- Callao - Balboa, Colón (Panamá) - San Juan (Puerto Rico) - Miami (USA) - Baltimore (USA) - New York, Jacksonville (USA) - San Nicolás (Aruba) - Cartagena (Colombia) - Colón, Balboa (Panamá) - Callao.

- 1985 — del 13 Enero al 09 Marzo
- Callao - San Francisco (USA) - Vancouver (Canadá) - San Diego (USA)

- 1986 — del 03 Enero al 14 Marzo
- Callao - Valparaíso (Chile) - Buenos Aires (Argentina) - Montevideo (Uruguay) - Río de Janeiro (Brasil) - La Guayra (Venezuela) - Cartagena (Colombia) - Balboa (Panamá) - Guayaquil (Ecuador) - Callao.

- 1987 — del 03 Enero al 26 Marzo
- Callao - Balboa, Colón (Panamá) - Lisboa (Portugal) - Alejandría (Egipto) - El Pireo (Grecia) - Nápoles (Italia) - Toulon (Francia) - Cartagena (España) - Colón, Balboa (Panamá) - Callao.



DIFUSION DE LA PRENSA DEL CRUCERO 1965 EL CRUCERO DE VERANO FUE UN MENSAJE DE BUENA VOLUNTAD

Artículo publicado por la
Revista "Magazine" — Lima, 1965

Con su silueta gallarda y el bicolor patrio bien en alto se desliza magestuoso el Buque Escuela "INDEPENDENCIA" acuñado por las olas, llevando el mensaje fraterno del Perú a los pueblos hermanos que en el destacado rol del CRUCERO DE VERANO le toque visitar, representado por los bravos y gallardos Oficiales y Cadetes de la Marina de Guerra del Perú.

El tradicional CRUCERO DE VERANO que acaba de finalizar nuestra gloriosa Marina del Perú lleva a cabo todos los años, sirve digamos así para que los Cadetes demuestren en la práctica todo lo que han asimilado en las aulas, el personal docente tal vez sea muy severo a bordo, pero esta finalidad tiene por fin de poner a prueba toda la capacidad del futuro oficial de la Armada del Perú; durante la travesía se estudia ya la pauta previamente designada por la superioridad, lo que incluye, comando del buque, navegación, combate, meteorología, emergencias, etc.

Destacados profesores viajan en el CRUCERO DE VERANO para de esta forma ir formando el sentido de unidad y respeto a sus superiores y compañeros y agrandar la gran admiración, simpatía y orgullo de ser un oficial de la GLORIOSA MARINA DE GUERRA DEL PERU. No todos son estudios a bordo, también hay momentos inolvidables por ejemplo cuando vuelan los pensamientos en la tranquilidad de las hermosas noches y llegan hasta el ser amado, sea la madrecita o la novia que con un tierno adiós y una lágrima que no se atrevió a brotar musitó hasta pronto retorna pronto.

Ahora en el aspecto social el CRUCERO DE VERANO está plagado de compromisos sociales dados por las más altas autoridades de los diferentes puertos que visitan, lo más selecto de la sociedad se disputan tener el privilegio de poder alternar con los hijos del

CABALLERO DE LOS MARES DON MIGUEL GRAU, que desde el cielo junto a TAITA DIOS vela por sus agueridos oficiales de la Armada del Perú; aquí es cuando sale a relucir toda la admiración por los Cadetes Navales del Perú, por la forma que se desenvuelven, por su porte y prestancia, por la cultura que hacen gala, y por los dotes de caballeros que están imbuidos; prestigiándonos a todos los peruanos que tenemos el alto honor de contar con una de las MARINAS DE GUERRA de alto nivel técnico y basta cultura de todos los que visten el glorioso uniforme de la MARINA DE GUERRA DEL PERU.



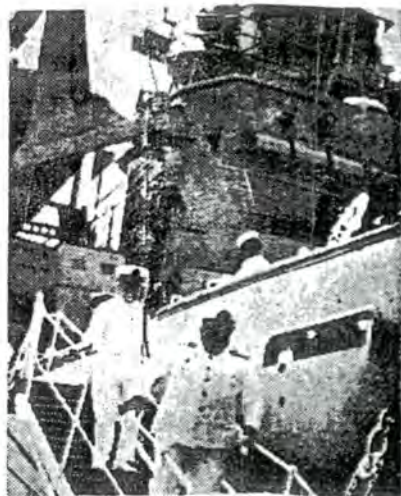
C. de N. Oscar ITURRINO Falco

Con la seguridad de que su Comandante lo está llevando por la bahía de la grandeza navegó el Buque Escuela "INDEPENDENCIA" en el Reciente CRUCERO DE VERANO al mando del Comandante Don Oscar ITURRINO Falco, que un 30 de Diciembre de 1939 fue dado de alta como Alférez de Fragata de la Marina de Guerra del Perú, desde ese tiempo su carrera está jalonada de éxitos, prestando servicios en BAP "ALMIRANTE GRAU", en los BAP "PARINAS" y "RIMAC" en el Destroñer BAP "VILLAR" realizando varios viajes al extranjero.

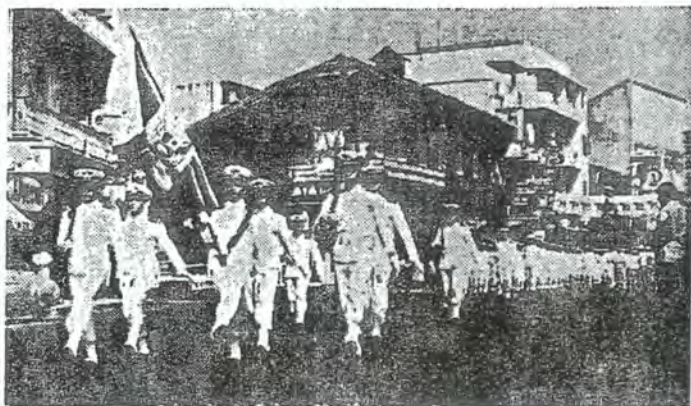
Artículo y Fotos publicados por la
Revista "Magazine" — Lima, 1965



El Alcalde de Israel en Inspección a los cadetes Navales del Perú con ocasión de la visita a ese país hermano.



El Comandante Oscar Iturrino baja a tierra después de haber anclado con el BAP Independencia al terminar el Crucero de Verano



Pletóricos de orgullo desfilan nuestros Cadetes Navales, Causando admiración en los Países que visitarán con ocasión del Crucero de Verano



El retorno con el ser amado



Un grabado de la época en el que se representa el momento histórico, en la isla del Gallo, en que tres hombres aseguraron el camino del hombre y la fama.

Al homenaje que rinde el Perú a España, a Pizarro y a los "Trece de la Fama", recordando la gloriosa hazaña de éstos en la isla del Gallo, ha querido sumarse la nación colombiana, en cuyas aguas está la isla, y a tal fin ha enviado uno de sus buques de la Armada que, saliendo del puerto de Buenaventura, se ha unido al "Independencia".

Se puede decir que la iniciativa del Presidente del Perú, Belaúnde, ha tenido una repercusión continental, porque en realidad las gestas de nuestro Adelantado abarcaron una buena parte de este continente y su fama fué ganada precisamente por las hazañas que en cada uno de estos pueblos realizó y que un día se llamaron Nueva Granada.

Si seguimos la ruta del "Independencia" al dejar la isla del Gallo, se obligado recordar a los viejos de Pizarro después de la batalla histórica que fué el alba de nuestra acción en el Perú. En Tumaco, puerto del departamento de Nariño, Colombia, muy cerca de la isla, se ha asociado a la efeméride, participando en la ceremonia con una representación oficial, Colombia, que vive sus inquietudes presentes en la batalla del futuro político, tiene, sin embargo, el pulso sereno de la filantropía en la persona de su Presidente, León Valencia.

El embajador Hans Birt supo expresar eloquentemente el reconocimiento de España por esta adhesión de Colombia al homenaje a Escalafón en el recuerdo a Pizarro, que Perú ha renovado en el escenario heroico

COLOMBIA Y PIZARRO

OTRO NAVIO HISPANICO RECUERDA LA EPOPEYA DEL GRAN CONQUISTADOR

10.- EL ESPAÑOL

Donde tan grandes vicisitudes pasaron dos de la fama, hasta que enteramente Dios fué servido cuando descubrieron las provincias del Perú.
Vamos a volver sobre la crónica del viaje. Es difícil explicar la evocación de las ondas. No queremos abandonar la isla del Gallo sin dejar testimonio de lo que debió ser en tiempos de la Conquista. Leyendo los escritos de aquella época, vale la pena recordar una cita de Vargus Machado en su obra "Historia y descripción de las Indias", donde se narra de «... dos soldados que estaban heridos de yerbas en una ciudad de Nueva Granada...». El que se llamaba Antonio de Herrera, natural de Plasencia, que por su bizarría le llamaron el bravo español. Istando cada uno en su cama en el mismo aposento, el compañero estaba tan lastimado y se quería ir, con intolerable rabia, que el bravo español, urtiado en la misma época, se levantó de su cama y se fué a la de su amigo y reprehendiéndole con muy ásperas palabras, como si el enfermo para tomar las armas, diciéndole que con semejantes soldados no se conquistaba el mundo, animándole y adobándole y consolándole en cama, y reviviéndole de una parte a otra, con la mayor bizarría y arrogancia le dijo: «¿Está bien? I respondíéndole que sí, le volvió a decir: «¿Pues quedas con Dios y Él se dá el sueno y vida, que yo me voy a morir?». I tornándose a su cama, luego al instante empezó, y otro día, sírvase murió su amigo. La cita es indica no sólo de los padecimientos que pasaron por estas tierras, sino de la fiera furia y ferocidad de aquellos hombres. Los de la isla del Gallo, con tenacidad y paciencia, esperaron a que la providencia hiciera algo por ellos. Y así fué, pues gracias a los buenos oficios

En el momento que permanecieron fieles a aquel punto en el que se juraron con entusiasmo con la misma fealdad, llegaron los sucesos que habían de acontecer en el día de la salida al continente y coexistir un nuevo imperio. Pizarro abandonó la isla para trasladarse a la Gorgona, 25 leguas al Norte. Siguió en ella los recursos naturales los permitieron llegar hasta la zona de la ayuda solicitada. De la isla del Gallo, Cristóbal de Virués, en su nombre a la ciudad de Villavieja, decía:

Dos desiertos, polvorinos
de no hay en qué parar
los ojos pueden,
unas montañas, que en todo
cuentan ruidos
no hay un pino, un
roble, ni una haya.

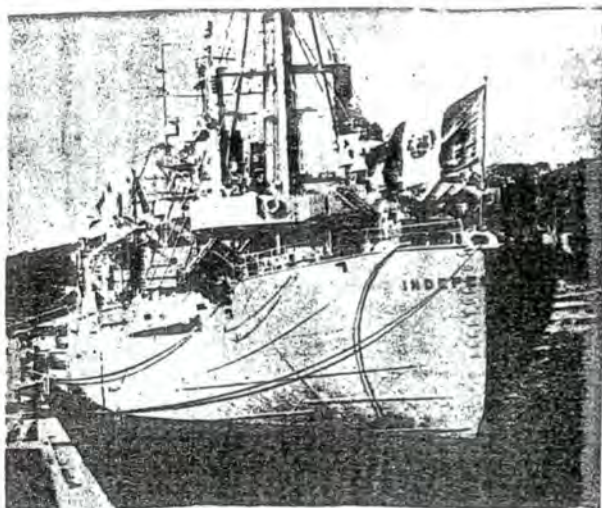
Pizarro fue el último permanente que alzó a sus soldados-compañeros. Dotado de una profunda religiosidad, encerrada en la devoción a la Virgen, el se encomendaba a Ella y encomendaba a los suyos para pasar aquel trueno Rubén, pidiendo protección al cielo para superar las críticas circunstancias. Le dio en su testamento: «Yo he tenido a la Virgen por abogada y Señora de todos mis hechos».

«Ahora, a los hijos, reanuda la vida al siguiente panorama de las cruentas andanzas que se distan por este sol tropical del que tanto han hablado las manzanas, así como de la fertilidad de estas tierras que habitan con los Andes, y los espíritus de algunos autores antiguos que desde de esa línea equinoccial a que nos acercamos era inhabitable, porque allí enviaba el sol sus rayos desahogado a la tierra, los cuales eran impenetrables. Así que van conviviendo que pensamos que la tierra nos realmente sea inhabitable. Y así fue en efecto, porque a Pizarro por la importación los consejos de Virués y Ovando. Ni la selva, ni la cordillera, ni el mar, lograron intimidarlo».

Cuando de nuevo llegó al buen puerto Barro Colorado de Estrada —que fue considerado después como uno de los tres—, siguieron hacia el Sur, dejando aquí indiana, hasta de prueba de pedimentos, pero también de una decisión firme y heroica. Con los que sólo tenían fuerza, partieron rumbo a Tumbes. El viento de la fortuna los llevó viajando por la costa hasta cabo Pando, que ya comenía Ruiz, y entraron en los ignotas mares que hasta aquel momento no habían sido surcados por ninguna quila «europaea». Atrás quedaban las luminosas aguas del golfo de Guayaquil, y a la helia las cordilleras andinas. Cuando no hace mucho tiempo una expedición de exploradores alemanes y japoneses ha encontrado, en un pinche inabismable de aquellas raras costas naturales, el caso de un conquistador español!

En el descubrimiento está todo se cuentan con admiración, y muestras navegantes, que envidiaban al Océano, con un cuadro de plaza de toros, y el Conquistador, que se alza como si fuera una gigantesca carta, repulsa, en su zona de descubrimiento de blanca nieve, al que pone importa el fuego de sus entrañas. Nada asustó a los conquistadores.

Esta es la elegancia que llevó a Pizarro y a los suyos hasta Tumbes, área triunfal en la fundación de la nación peruana.



El buque-escuela peruano independiente en el puerto salvadoreño de Tumbes, próximo a la isla del Gallo

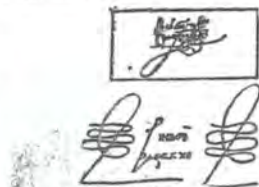
Digamos, antes de continuar el relato de este período, que durante el viaje se han pronunciado a bordo conferencias sobre los hechos históricos de Francisco Pizarro y de quienes lo acompañaron en el descubrimiento del Perú. Nos acompañó un ilustrado periodista peruano, vicedirector de «El Comercio», don Aurelio Miró Quesada, que es a la vez presidente de la Academia de la Historia del Perú. No podía haberme tocado mejor compañía ilustrativa que la de este escritor y periodista peruano, que en cada momento me va aportando cifras históricas de la empresa marítima de este viaje que Pizarro realizó más de cuatrocientos años. También viere el catástrofe de Historia de la Universidad Católica de Lima, don Héctor López Martínez, que estudió en Sevilla.

Martínez, había hecho su curso de castellano ante Pizarro a la corte de Castilla; la historia se sufre con alternativas de heroísmo, agitación prudente, pero siempre llena de incógnitas andinas como perlas, hasta que se registra la fundación de Lima por Pizarro, constructor de esta América del Pacífico.

Podemos decir que en Tumbes donde se inició la obra civilizadora. Desde entonces la estabilidad del Perú, el primer Ayuntamiento y la primera fundación. Porque Pizarro no en vano había recibido quizá como mensajero americano, la bella rumbada que le decía que allí había una civilización con un ensamble y a la que asimilar, para crear se



Estudio de Francisco Pizarro en la plaza de Armas de Lima. De qué forma estuvo una reproducción en Trujillo (Cuzco).



Francisco Pizarro no era ambiguo, como maldecidamente se ha dicho. En aquel era él

El siglo de las fundaciones

Le ignoto una su medio vital. Por esta ruta prodigiosa hacia el Sur, llegando a las costas de Tumbes, ayudando por las del Gran Chino, de donde regresó a Panamá con la noticia de haber llegado al grande Incauto, por aquel entonces en guerra civil. Como prueba del descubrimiento levante de veras obediencia y alianza indias. Pizarro ya pudo contar al emperador Carlos V sus conquistas, apretándose en Toledo la gubernación, gracias a la cual Pizarro fue nombrado gobernador, capitán general, adelantado y alguacil mayor del Perú, y declarado héroe, así como a los de la isla del Gallo, Diego de Trujillo a sus hermanos Gonzalo, Hernando y Juan, regresando a Panamá con los rehenes traidos de España para preservar en Panamá la estabilidad definitiva para la conquista de aquel mundo, a veces indolente, temido por Dios a la zona de la cristiandad por obra de los españoles. Más tarde se le entregaron Hernando de Soto y Sebastián de Beráldez. En 1532 los expedicionarios, dirigidos por Francisco Pizarro, desembarcaron en las playas de Tumbes. Habían partido por el el Tahuantinsuyo.

Las fundaciones comenzaron en la ciudad de San Miguel, a la manera española, que más tarde sería San Miguel de Piura. Con 180 hombres, de los cuales 77 eran de caballería. Desde Trujillo se internó en los Andes, y con Filippa, indio recién en las costas de Chumó —que vendría a ser el primer guía intérprete del Perú—, y quien con él, bautizado

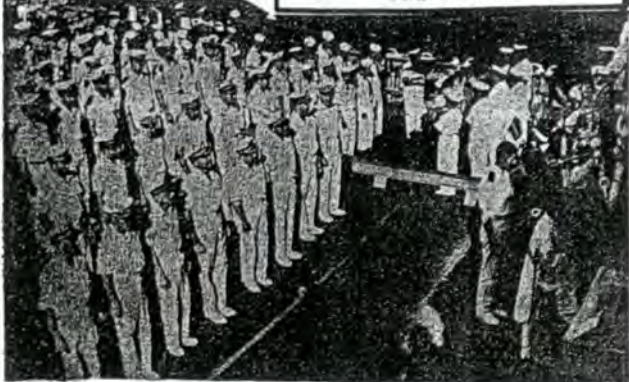
común nacido de la que Pizarro fue a ser campo de peregrinación.

Huá Pizarro Barro Colorado ha dicho a este propósito: «En 1532 y 1533 existieron administraciones al conquistador en nombre de presuntos representantes coloniales. En 1533 se en Francia se repudiaron Julio César por lo que pasó su tienda en Lomeda llevó a las Galias la cultura latina, a como si después de pretender volver a los tiempos del primer Viriato».

Pizarro es, a pesar de todas las negaciones, uno de los grandes forjadores de la personalidad del Océano del Perú, descubriendo antes de la llegada de los españoles, y con el que éste ingresó a la leyenda, mostrando en la cultura universal, y del canal definitivamente, el área del espacio peruano y el puerto, mostrando en la religión y en la empresa.

A los descubrimientos, el área del espacio peruano y el puerto, mostrando en la religión y en la empresa. Esta zona que sus aguas por la puerta del Callao reflejaba más conmovida estas horas a la figura española de Pizarro está en Lima, porque el los españoles del siglo XVI corrieron que ser conquistados hasta que los hombres de oro se sign, que gran desfilas construyeron líneas a fortalecer a estas maravillosas ciudades lindas no con odio, sino con amor; no con malicia, sino paciencia; no como conquistadores, sino como hijos, donde buscando la mejor de la Patria lejana Pizarro en un malacate creó la entente y la cultura, y que de la fuerza al poder de sus manos y de sus alas, de su fuerza y de su fe.

La gallarda España del siglo de oro del arquitecto humano que hoy, a través de los siglos, siguen



Antes de la ceremonia en la isla del Gallo, en la embrietas del estufendachos se celebra la fiesta nio.

gentes en esta era de demasiados apremios. En como a en cada homenaje abrimos el testamento de uno de estos hombres que, al igual que PIERRE, supieron llegar no sólo ciudades, sino un orden de vida de inspiración cristiana. Bajo vata algo hemos celebrado el recuerdo.

Como dijo el embajador Sam Brit, ellos vinieron a un mundo desconfiado y hostil, amando a la mujer y a la tierra que hallaban y quedándose en ella para pelearla, para crear un hogar, así siempre pastoreando; para fundar ciudades y cabildos que en surco americano fueran una continuación de la tradición democrática de las cartas pueblas y de los fueros españoles.

[illegible]

La falda es hoy apacible con su silueta de cresta de gallo. Aquel siniestro peñón, con sus desoladas rocas, después de «Puerto del Bambino» y «Punta Quemada», vino a ser una cálida esperanza tras las exploraciones por el litoral. Pizarro y Almagro, en contacto con el padre Lespe, para conquistar un imperio, habían de comenzar aquí su batalla de titanes.

[illegible]

El majestuoso desdoblamiento ha resultado en la propia vida del comandante de Tumbes, y en la íntima sintonía con el pensamiento en Pizarro. El solitario de la isla del Gallo no llevó nunca cochinos o tumbales como Cortés. Le releva la bella escuchando al saber que se le va, los gritos de las aves, los ruidos del viento, y los gritos de animales, monjes y payascos eran su único suero. Ya Extremadura, pobre y roja, parciales milicia guerra, acicalada de caminantes, y sin embargo el cómodo reposo de Panamá, pero sin ventura, por un destino cuya antelación era la soledad, la sed y el hambre, melancolías de las grandes epopeyas humanas. De Bogotá, de Bogotá, de Bogotá, de Bogotá, pagana, recuerdos de aventuras indescribibles nos hacen estremecer en la evocación del desencanto. En la vida del indio dependiente, con el comandante, los señores.

Aquí se quemaron las naves de la nostalgia y se plantaron en la tierra trece hombres de raíz ibérica.

La gran epopeya

«El Galles» tendrá un contorno de unos seis kilómetros, y desde aquí se describe la Punta de Manglar, y más al sudoeste la bahía de Santiago, con su turbulento río, desde donde comenzó la gobernación de Piastre. Es curioso, pero con nosotros va también

un flamante alfiler del «Independencia» que se apodora de las bendiciones como uno de los conquistadores. Los amigos de la capilla de la catedral de Lima, donde se guardan los restos del conquistador Pizarro, fundador de la ciudad, nos pintan la escena muy cerca de la capilla. El alfiler, un hombre de mediana estatura, Gaillo ha inspirado otros dioses que más bien parecen la escena fundacional de una ciudad que tal el momento sagrado de decidir el sitio de la Compañía. De hecho, el alfiler, como uno de los conquistadores, desde Guzman al Bureo hasta el Alcazar de Toledo, donde las joyas de Isabel la Católica hasta el Llano de los Andes, el alfiler ha sido el fundador de los pueblos. Trázanse de Nevar al Alfiler del sector de las grandes ideas que apenas retienen la singularidad de esta hora suprema, y decisiva, porque como decía el alfiler, «el alfiler es el alfiler de la memoria se dilatan en imágenes de dioses».

Fiatur, por aquel entonces, debíate tener cuarenta y años más. Mirando siempre adelante emprende la conquista del Perú. ¿Cómo se atrevió Tatur entonces a llamar viejo a Fiatur? Allí, Fiatur, en sus solitarios paseos por las montañas de la zona de la sierra de Panamá, al poderse ver libre, cambiaba, negándose éste a darle el apoyo solicitado por Laque y Almagro, antes bien, envió dos buques al mando del coronel Tatur. La gran empresa de José de la Isla del Gallo, al ser rechazada, se desmoronó. Tatur, al ver que no podía «gustando hasta la vida» se derrotó la muerte, el tormento y las desgracias, aunque no había llegado la victoria que del seno de los bosques extraía la quina.

En primer en las privaciones y un camarada más de los sufrimientos con sus soldados, Fiatur, a la vez, pudo espantar al pájaro de la desventura.

Como naufragos recibieron las naves de Tafur, mas en ellas vuela la orden de retirada que algunos acorpan; pero aqui viene el gesto Iberico de un hombre, mas amigo de obrar que de hablar: segundo su espada en gesto arrogante trazo de Este a Oeste una linea en la arena. Luego, volviéndose hacia el Sur, dijo: «Comaradas y amigos: esta parte es la de la muerte, de los trabajos, de las hambres, de la desnudez, de los aguceros y desaparans; la otra, la

■ HOMENAJE DEL PERU

CELEBRU EN ESTE
LUGAR DECISIVO
DE SU HISTORIA EVOCAR
POR INTERMEDIO DE
SU MARINA DE GUERRA
EL GESTO HEROICO
DE FRANCISCO PIZARRO
Y SUS COMPAÑEROS
Y RINDE EN ELLOS
HOMENAJE A LA OBRA DE
ESPAÑA. — LO HACE
EXTENSIVO A LA
HERMANA REPUBLICA
DE COLOMBIA A CUYO
TERRITORIO PERTENECE
ESTE LEGENDARIO FEUDO
DE TIERRA AMERICANA

ISLA DEL GALLO (7 DE MARZO DE 1964)

VISITA DEL
B.A.P. "INDEPENDENCIA"

del gusto. Sois testigos de que en la necesidad fui el primero; el primero en el ataque y el último en la retirada. Por aquí se va a Panamá, a sus pobres; por allá al Perú, a ser ricos y a llevar la santa religión de Cristo. Y ahora, seáis el que fuere buen castellano lo que más bien le entretenga.

[illegible]

Los nombres de estos tres leales compañeros han sido conservados en la capitulación hecha con la Corona dos años después, documento en que se hace justicia a su lealtad. Entre nombres se pueden citar en una historia de la sociedad de San Fernando Martín de Trujillo, Cristóbal de Fariñas, Pedro de Cardia, Domingo de Soriano, Nicolás de Ribera, Juan de Cuellar, Alonso de Molina, Pedro Alfo, García de Jarén, Antón de Carrón, Alonso Brizido Martín de Paz y Juan de la Torre.

[illegible]

Diecinueve galvas de honor

Recordando este hecho, el Presidente Balbino, Comandante de los ejércitos de la Patria, en el día de la Tierra, repite de Argentina y la guerra, el día de la Patria, a España recordando el punto de vista y que solo los ejércitos de la Patria, oficiales y militares, por su destino, tienen los ejércitos de la Patria. El día conmemorativo tiene una plaza de guerra se lee:

«El Perú, en esta super-festividad de su Libertad, recuerda por intermedio de la Marina de Guerra nacional, al gesto heroico de Francisco Pizarro y de quienes lo acompañaron en sus gallardas empresas, y rinde en ellos homenaje a la obra de España.—Isla del Callao, 17 de marzo de 1965.—Violeta R. A. P. "Indígena"

[illegible]

De aquí entonces en adelante, donde allí alumbrados por la Cruz del Sur, aquellas y otras valientes comenzarían la epopeya de la conquista del Perú, manejando la espada, la hoz y el arado. La redondez extrema de la faja a trasplantar su coraje, y con él, su agreste castellano.

Los silbidos de ordenanza del independentista, mientras recorriéramos —en este Pacífico con escenario de florestas tropicales—, nos parecían un son de siglos.

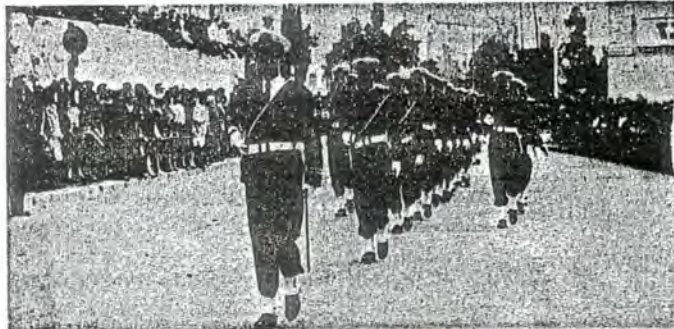
Pizarro había abierto un camino. Ya las flotas de los galeones que llegaban hasta Panamá y transportaban los tesoros del Renacimiento español, transformados por el Istmo a la flota del mar del Sur, hacia el Callao, trían al virreinato del Perú.

Si Pizarro fue capitán general, también pudo ser almirante de Castilla después que navegara, sud a brazo y con alientos de esperanza por aquellos mares, llevando por delante el edicte de una cruz. Como escribió el poeta:

«Sólo... caminase en los mares,
y dijo: en Dios sobre el mar caminaba»

... ¡Soñar caminaba en los mares, decía que sólo el mar es Dios caminero, es algo que sólo un español puede concebir!

La plana conmemorativa en la tala del Gallo; el texto ha sido redactado por el Presidente Belandier Terry.



Los Cadetes Peruanos Marchan en las Calles de Jerusalén.

Crucero de Verano 1965 Durará Casi Tres Meses

Una duración de casi tres meses tendrá el "Crucero de Verano 1965". En una de las más largas de cuantos ha realizado nuestra Marina hasta el momento.

Los cadetes partirán del Callao el 1 de enero. Su primer destino es el Bahía de Panamá, donde permanecerán dos días.

Luego seguirán para Cartagena en España, de donde pasarán a Amén y Lisboa en Portugal.

De allí visitarán el puerto francés de Tolón y Nápoles en Italia.

Recientemente salieron de Italia, principal puerto de Israel, donde estuvieron tres días, visitaron la milenaria ciudad de Jerusalén y el Sagrado Panteón de Nazareth, donde nació Jesús.

Hay quien escribir a Casablanca, donde la Marina Real Marroquí los recibirá con una salva de cañonazo y a la cual responderá la nave peruana "Independencia", el que conducirá a los cadetes.



El Comandante del Independencia Habla en Prensa.

BAP "Independencia" Cruza 4 Continentes

Al viajar por el mundo y conocer puertos y ciudades famosas se da buena muestra, los 209 cadetes de la Marina, que participan en el "Crucero de Verano 1965" no tienen que envidiar a los viajeros.

Hay quienes están confundidos con las salvas de cañonazo a su ingreso al puerto de Casablanca. Han de dejar atrás ocho ciudades de otros tantos países de América, Europa, África y Asia Oriental.

El viaje "por el mundo", como se le ha llamado es experimental. Constituye la clase práctica, según la Escuela Naval, en la que los futuros marinos deberán desarrollar sus conocimientos sobre navegación, ingeniería, mandos, comunicaciones y otras especialidades, que han adquirido en clase.

En la prueba "de fuego" no la que los cadetes deberán enfrentar al mar y adentrar su vida a él, que será su segundo hogar. Y realizar labores de embajadores, nuevas gentes y ciudades para establecer lazos con los naciones amigas.

Prácticamente a mitad de los 209 cadetes del "Crucero de Verano 1965" se da buena muestra. Ellos llevan el saludo fraterno del Perú a todas las ciudades que visitan.

Cruceros, en consecuencia, labores de verdaderos marinos y no familiaridad con los oficiales gajes del oficio.

Y donde llegan encuentran gentes amables, dispuestas a recibir su esfuerzo. Hasta ahora han pasado sin problemas y satisfacciones de la jornada. Han pasado días entre cielo y agua.

El "Crucero de Verano" de 1965 lo hará el Callao el 26 de marzo, tras tres meses de suceso.



Pueblo Israeli Aplaudió A 209 Cadetes Peruanos

La "Ciudad Eterna" fue el último puerto local hasta hoy por los marinos peruanos, que actualmente recorren el mundo en el "Crucero de Verano 1965".

En Jerusalén (Israel) los cadetes de la Armada Nacional archaron gallardamente entre vítores y aplausos ahorrados a los judíos, que por miles salieron a las calles a saludarlos.

No los dejaron prácticamente reaccionar de que estaban en la tierra de Jesús, por las múltiples atenciones. Una banda israelí los recibió en el puerto de Haifa, en tanto que la ciudad se regalaron con banderas del Perú y Israel y saludos dándoles las bienvenidas.

Nunca antes una delegación militar había visitado Israel y había recorrido sus calles. Los peruanos han sido los primeros. Y el pueblo judío le brindó un cálido homenaje.

Los cadetes habían visitado anteriormente siete grandes ciudades de América, Europa, África y Asia y en ninguna se impresionaron tanto. Cielos estallados recorrieron la milenaria ciudad, visitando Nazareth y el Sagrado Panteón, donde Jesús vio la luz del mundo terrenal por primera vez.

Visitaron también las famosas ruinas de Kairatshim, cerca del Mar de Galilea. Y depositaron una ofrenda floral en la tumba del principal profeta judío, Yodora Meri, quien desde el siglo pasado avistó la formación del estado de Israel. Meri, nacido en 1895 el "Estado Judío" y formó el grupo Sionista, que 60 años más tarde formaría Israel.

Los cadetes visitaron también una entrevista con el Presidente de Israel, a Intercomunicar presentes. El Presidente, Zalman Shazar les dio una Biblia, y los marinos peruanos, le entregaron una fuente de plata con el escudo del Perú.

Se organizaron bailes en su honor y tuvieron reuniones con el Alcalde de Jerusalén. Tres días duró la visita a Israel. La delegación peruana, partió hacia dos días de Italia y Casablanca —donde debe arribar hoy—, dejando atrás no sólo los sagrados lugares sino a sinceros amigos que los recibieron como hermanos.



Carteles de Bienvenida en la Ciudad.



ILUSTRES VISITANTES A BORDO



Almirante USN. CHESTER
NIMITZ, durante la ceremonia
en su honor, acompañado
del Capitán de Navío Mario
CELI Coronado San
Francisco — 1968.

2606 Benveniste Avenue
Berkeley, California
94709

Dear Captain Celi,

The beautiful flowers

sent by you are filling my apartment
with fragrance. Thank you most
sincerely for the beautiful tribute you
paid to my precious Admiral this
morning! We have had so many
happy times through the years with
our Peruvian friends.

May I wish for you and for the
crew of the *Independencia* a very
successful and happy cruise.

All my good wishes and
grateful thanks.

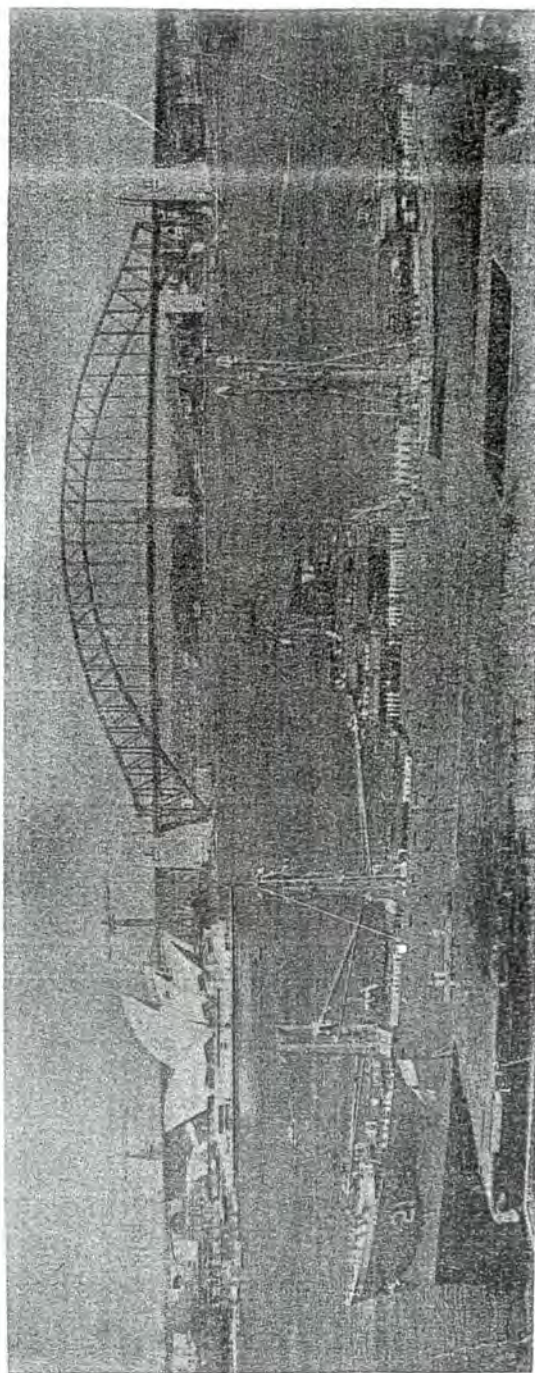
Sincerely,

Catherine Nimitz

"Solamente en la adversidad
se demuestra la valía de los hombres
y los navíos".

Ch. Nimitz

Carta de agradecimiento de la
Señora Catherine de NIMITZ
al C. de N. Mario CELI C.
1968



BAP. "INDEPENDENCIA" ingresando al Puerto de Sidney — Australia 1967
Cortesía: Sr. Vicealmirante (r) Jorge PARODI Galliani



*Pdte. de Costa Rica, Sr. José Joaquín Trejos y su Canciller, en brindis
con el C de N Mario CELI Coronado — Costa Rica 1968*



*Sr. Presidente Constitucional de la República,
Arquitecto Fernando Belaúnde Terry
embarcándose a bordo con motivo del homenaje realizado por
su onomástico — Callao 1968*



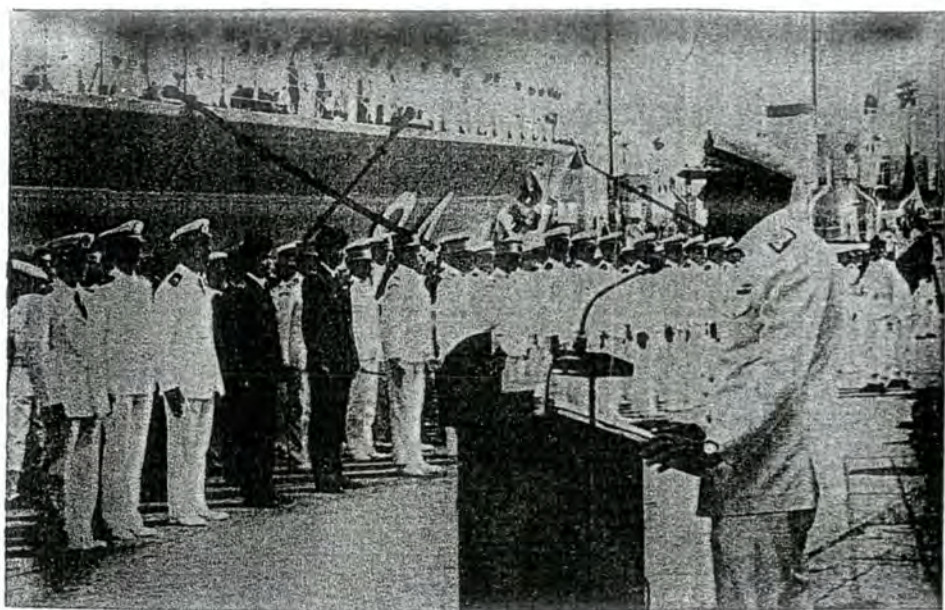
Crucero de Verano 1971, Puerto de La Guaira (Venezuela), visita del Dr. Rafael Caldera Rodríguez, Presidente de la República de Venezuela durante la recepción que ofreció el C. de N. Hernán QUIROZ Alva.



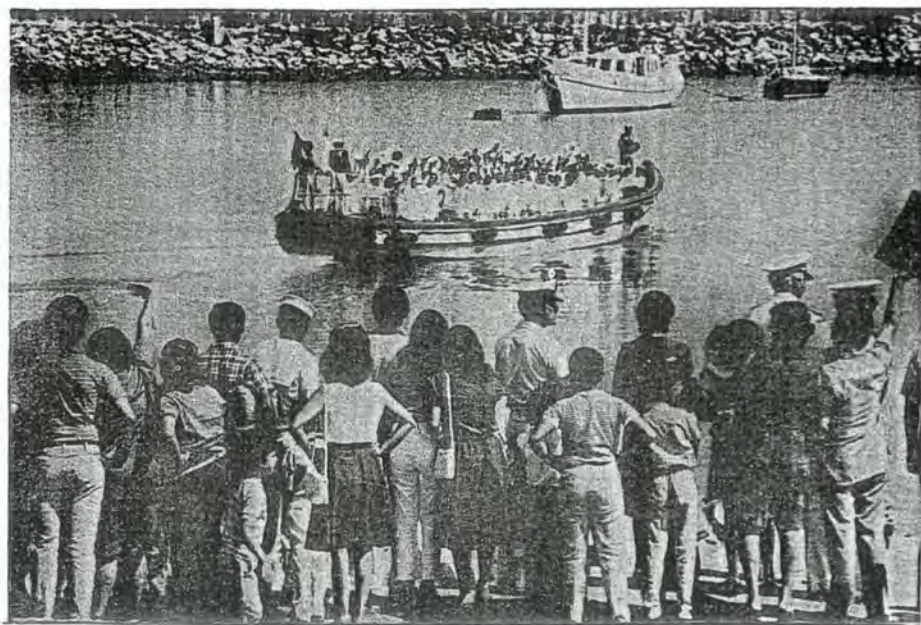
*Presidente de Chile, General Augusto Pinochet,
es recibido a bordo por el C. de N. Juan BERGELUND Remy,
Comandante del Buque — 1976*



*Momentos previos a la comunicación telefónica que sostuvieron
el Presidente de Chile y el del Gobierno Peruano, General de División
EP. Francisco Morales Bermúdez, el cual se encontraba a bordo
del BACH. "ESMERALDA" en visita al Callao — 1976*



Ceremonia de Despedida de los Cadetes é Invitados



*Rumbo al BAP "Independencia",
para cristalizar el gran sueño del Crucero.*



*Alegrías y nostalgias
se combinan en la
despedida del BAP
"INDEPENDENCIA"
al zarpe del Crucero 1987*



*Quizá un futuro hombre
de mar, el niño de la vista
recibe con alegría la llegada
del ser querido.*



*También nuestros
marineros saludaron
el arribo de nuestro Buque
Escuela — Marzo 1987*



*Cadete de la Fuerza
Aérea del Perú, compartiendo
la alegría del feliz retorno en
compañía de un Cadete
Naval y familiares.*



Otras tareas del buque

A través de los años nuestra nave realizó otras importantes comisiones o tareas. El 27 de Agosto de 1965 arribó al Puerto de Nordeham (Alemania) con el propósito de desembarcar mineral. Luego procedió hacia Portsmouth (Inglaterra) donde brinda alojamiento y alimentación al personal peruano que se encontraba en comisión para dotar las cañoneras torpederas adquiridas para nuestra fuerza naval.

Posteriormente se dirigió al puerto de Le Havre (Francia) donde embarcó municiones y regresó a Portsmouth para formar un grupo de tarea con la flotilla de cañoneras-torpederas, a las que en el viaje hacia el Perú las reabasteció de petróleo, agua y víveres. Además brindó a las tripulaciones los servicios de lavandería y peluquería.

El 25 de Febrero de 1969 zarpó para efectuar operaciones combinadas con Unidades de la Escuadra y de la Marina de Gran Bretaña.

El 10. de Junio de 1970 levó anclas del Callao en comisión al Puerto de Chimbote, a fin de brindar ayuda a los damnificados del sismo ocurrido el 31 de Mayo. En tal oportunidad actuó como buque-hospital.

Como consecuencia del fuerte sismo del 3 de Octubre de 1974, el Edificio de Alojamientos de Cade-

tes en la Escuela Naval quedó en gran parte destruido y el Edificio Académico en malas condiciones, por lo cual el BAP "INDEPENDENCIA" albergó a 350 cadetes y se responsabilizó el Comando por el control académico y disciplinario, cumpliendo una vez más como buque-escuela.

El 24 de Agosto de 1975, zarpó para realizar viaje comercial a diversos puertos. Su carga de materiales diversos estaba destinada a Panamá, Savona, Tarento, Bilbao, Cherburgo, Den Helder, Filadelfia, Newport, Everglades.

Igual viaje comercial emprendió el 2 de Enero de 1978 en Puertos de Europa.

Entre el 30 de Abril y el 4 de Mayo de 1982 efectuó un viaje a Paita. Se le había encomendado la misión de transportar los restos mortales de los Hermanos Cárcamo.

Debe destacarse también que entre el 17 de Mayo y el 23 de Agosto de 1982 realizó un viaje de apoyo logístico. Antes de emprender dicho viaje, se embarcó en el Puerto de Chimbote el Presidente de la República Arquitecto Fernando BELAUNDE Terry y su comitiva, con destino a Salaverry.

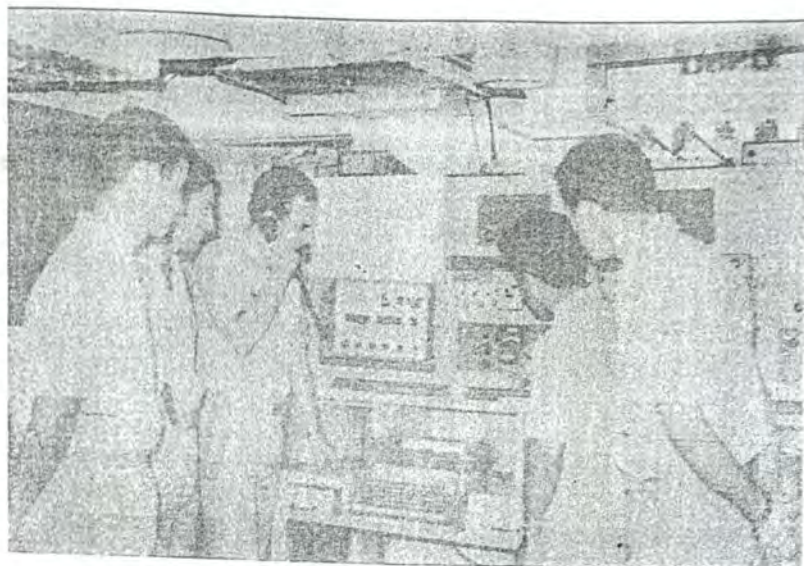
Durante 1983, fue comisionado al Puerto de Paita para llevar víveres y materiales a la población damnificada por las inclementes

lluvias ocurridas en el Norte del País, entre Enero y Marzo del mismo año, como consecuencia del "Fenómeno del Niño".

En 1984, brindó alojamiento y alimentación al personal que bajo el comando del Capitán de Navío Jorge ARTETA Miranda, fué comisionado al Puerto de San Francisco (USA) para incorporar los buques de desembarco tipo "LST" que hoy, junto con el BAP "INDEPENDENCIA" forman la División de Desembarco.

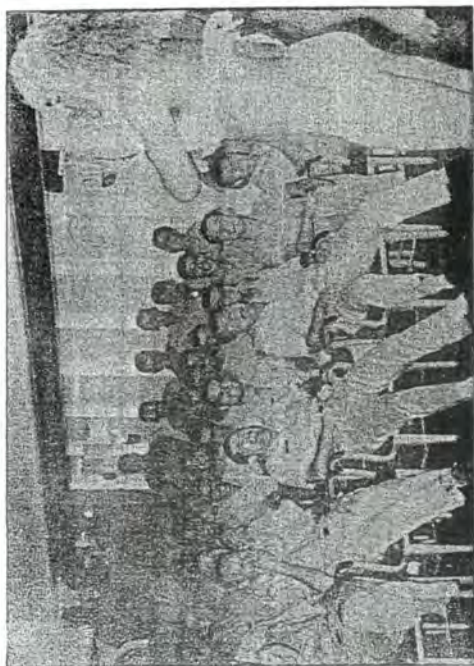


Operación de Apendicitis, realizada a un Cadete Naval, durante el Crucero de 1987

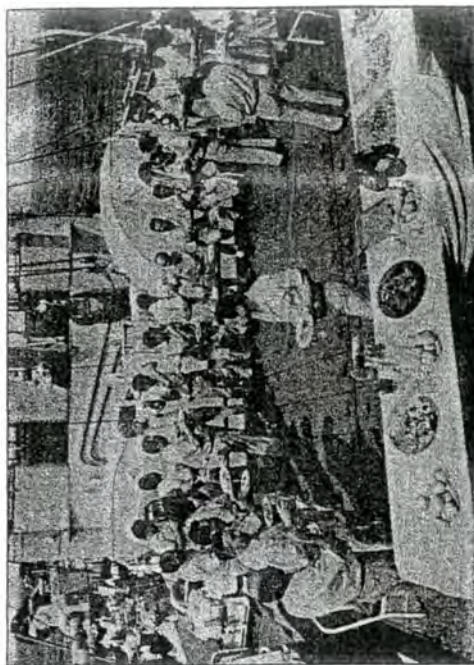


*Cadetes Navales recibiendo
Instrucción en Comunicaciones
durante el Crucero 1987.*





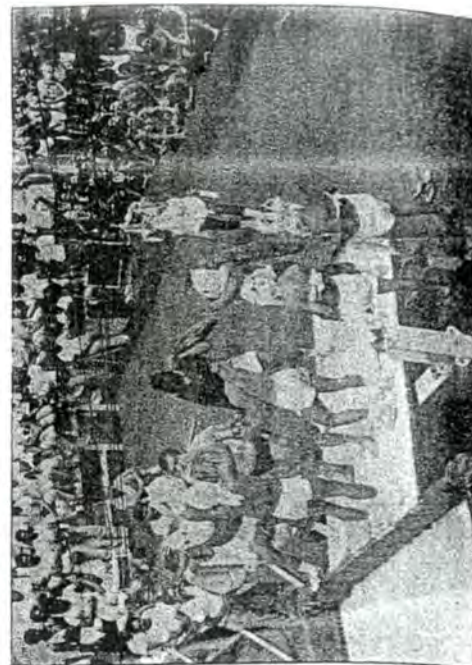
Velada del Cadete abordo.

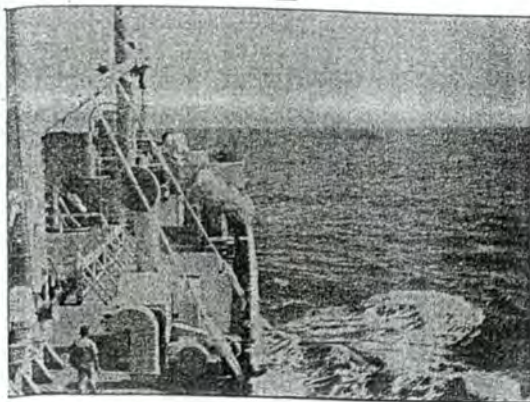
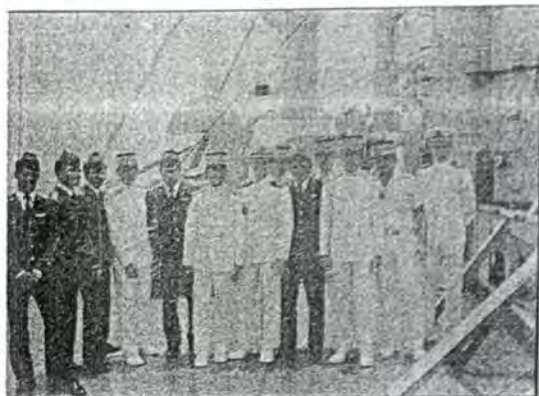


Almuerzo de Camaradería durante el Crucero.

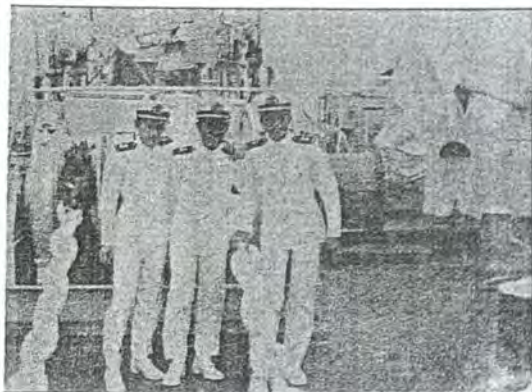


Tradicional Bautizo de los Moros.



1**2****3**

- 1.— Durante la navegación
- 2.— Cadetes de la Fuerza Aérea y del Ejército acompañados de nuestros Cadetes, en la cubierta del BAP "INDEPENDENCIA".
- 3.— Nuestros Cadetes en un alto en sus labores en el sollado.
- 4.— Almuerzo de Camaradería de Cadetes.
- 5.— Listos para salir en su día libre.

4**5**

Comandaron el BAP Independencia



Capitán de Navío
Carlos SALMON Caveró
Julio 1963



Capitán de Navío
Oscar ITURRINO Falco
Marzo 1964



Capitán de Navío
Hernán PONCE Mendoza
Marzo 1965



Capitán de Navío
Enrique VILLA Salcedo
Noviembre 1965



Capitán de Navío
Jorge PARODI Galliani
Abril 1966



Capitán de Navío
Mario CELI Coronado
Julio 1967



Capitán de Navío
Ernesto PALACIO Valdivieso
Julio 1968



Capitán de Navío
Antonio MIRANDA Garrido
Julio 1969



Capitán de Navío
Hernán QUIROZ Alva
Enero 1971



Capitán de Navío
Carlos BOZA Lizarzaburo
Agosto 1971



Capitán de Navío.
Alejandro PEREZ RUIZ
Agosto 1972



Capitán de Navío
Armando MAZZOTTI Pretel
Agosto 1973



Capitán de Navío
Jorge HIDALGO Reátegui
Agosto 1974



Capitán de Navío
Antonio FORCELLEDO D.
Enero 1975



Capitán de Navío
Juan BERGELUND Remy
Diciembre 1975



Capitán de Navío
José NORIEGA La Hoz
Enero 1977



Capitán de Navío
Carlos DE IZCUE Caverro
Enero 1978



Capitán de Navío
Jaime NAVACH Napoli
Enero 1979



Capitán de Navío
Loyer BRANDON Clayssen
Noviembre 1979



Capitán de Navío
Alfredo ARNAIZ Ambrosiani
Diciembre 1980



Capitán de Navío
Edmundo GUZMAN Lanfranco
Diciembre 1981



Capitán de Navío
Jorge PORTOCARRERO P.
Diciembre 1982



Capitán de Navío
José DI BELLO Doria
Diciembre 1983



Capitán de Navío
Alberto BUONAMICI S.
Diciembre 1984



Capitán de Navío
Carlos CHIAPPE Traverso
Diciembre 1985



Capitán de Navío
Enrique SALMON Navea
Diciembre 1986



Capitán de Navío
José R. VALEGA Cánepa
Enero 1988

OTRAS ANECDOTAS

Encontrándose el BAP "INDEPENDENCIA", ingresando a puerto, durante un crucero de instrucción, recibió un mensaje por radio de las autoridades portuarias con el siguiente texto: *"Favor de no disparar los 21 cañonazos de protocolo, porque si eso sucede, aquí no nos va a quedar un turista, además no tenemos un cañón para contestarles, atentamente. . ."*, el mensaje fue recordado por la dotación por mucho tiempo como un hermoso recuerdo del puerto visitado.

Durante un operativo realizado en el mes de Mayo del presente año, se embarcó un Teniente Primero recién asimilado como Médico, el cual por primera vez navegaría, por lo que se encontraba fascinado efectuando todo

tipo de preguntas; luego de recorrer el buque, se acercó al Jefe de Operaciones, preguntándole si le recomendaba algo para hacer más llevadera la navegación, ante lo cual este último, en son de broma, le dijo: *"Debes tener mucho cuidado, porque aquí en el buque, han muerto muchas personas y penan"*, esto fue tomado muy a pecho por el doctor, el cual al acostarse tomó todo tipo de precauciones, decidiendo cerrar su camarote con llave. Durante la noche, por el movimiento propio de la navegación una de las puertas de los roperos al parecer no bien cerrada, estuvo causando ruido.

A la mañana siguiente el doctor, algo pálido, ingresó a la cámara y contó asustado *"no sólo penan, sino que no se puede dormir"*, a lo que los oficiales respondieron con una sonora carcajada.

CRONICA DE UNA AVERIA Y SU REPARACION

Son las 0255 horas del día 5 de febrero de 1987 y no hay ningún indicio para que el T1. Mot. Manuel RODRIGUEZ, Técnico de Guardia en la Sala de Máquinas del BAP "INDEPENDENCIA", se preocupe por el buen funcionamiento de todo el Sistema Propulsor. . . El principal puerto de Egipto, Alejandría, ya se puede sentir; en la proa de nuestro buque se aprecia el resplandor, producto de la luz artificial, de este gran puerto africano. Sólo cinco horas más, y estamos amarrados a muelle piensa el Oficial de Guardia en el puente. A excepción de la guardia de 0400-0800, todo el personal descansa; el Comandante, el Segundo, Jefes, Oficiales, Cadetes, Técnicos, Oficiales de Mar, Cabos, Marineros, Grumetes. . . En fin, casi setecientos hom-

bres que iniciamos desde el Callao, hace poco más de un mes, el Crucero de Instrucción al extranjero y que venimos tras haber salido de ese puerto encantador que es Lisboa.

0300 horas. Se escucha un fuerte ruido en la máquina de babor. "¡Desencrocha la máquina!", grita el Ingeniero de Guardia. El personal de la Sala actúa en forma rápida y pone fuera de servicio la máquina en mención.

Se inicia la pesadilla. El Ingeniero de Guardia me informa de la avería. Pero en realidad, ¿qué ha pasado? En mi fuero interno intuía una avería grave pero mi conciencia no lo quería aceptar y bajé a la Sala casi de buen humor y un poco haciendo bromas. Mas mi intuición no se equivocaba y mi optimista

conciente sí; la avería era muy grave. Se habría, prácticamente, desintegrado más de catorce hileras de dientes de uno de los piñones del tren armónico que mueve la inmensa bomba de barrido de la máquina. En conclusión, la máquina no podría seguir operando, pues no tenía el mecanismo para proveerse de aire y expulsar los gases de escape.

Todos sabíamos que con sólo la máquina de estribor no podríamos continuar el viaje.

Llegamos a Alejandría a tiempo. "Qué lástima, pensaba, estamos a miles de millas de casa, en un puerto y en un país que siempre lo habíamos escuchado algo así como en el cuento "de las mil y una noches", nos lo habían contado; lo del faro, las pirámides, los faraones. . . Pero no; aquí estábamos en este misterioso y fascinante país, de repente, ni lo conoceríamos. La vida de un marino es dura, murmuraba, pero la de un Ingeniero es a veces peor, pero . . . ¿Qué nos mueve a seguir luchando? La mística; esa mística que tenemos los marinos de guerra peruanos. "Esos cholos hacen maravillas con las máquinas" decía un Oficial americano en una UNITAS, luego de observar a nuestros legendarios "Villar" y "Guise".

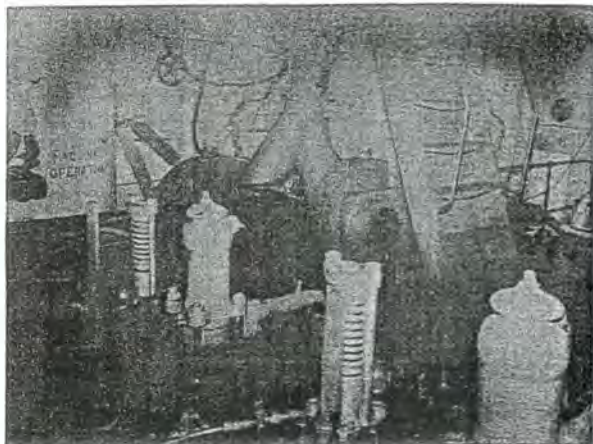
Si un domador experto y sereno está en una jaula con diez tigres y uno de éstos se pone nervioso, les aseguro que ese bicho se va a alinear pronto a los otros nueve porque el domador va a poner todo en orden en forma serena pero firme.

Esa sensación sentí al darle parte al Comandante, C. de N. Enrique Salmón. Pero no me sentí como el tigre; mas sí percibí en él serenidad para aceptar los serios acontecimientos y firmeza para resolverlos en el menor tiempo posible.

El TS1. Mot. Héctor Valcárcel en una reunión que propicié con todos mis técnicos de cargo, contó que en una oportunidad, allá por los

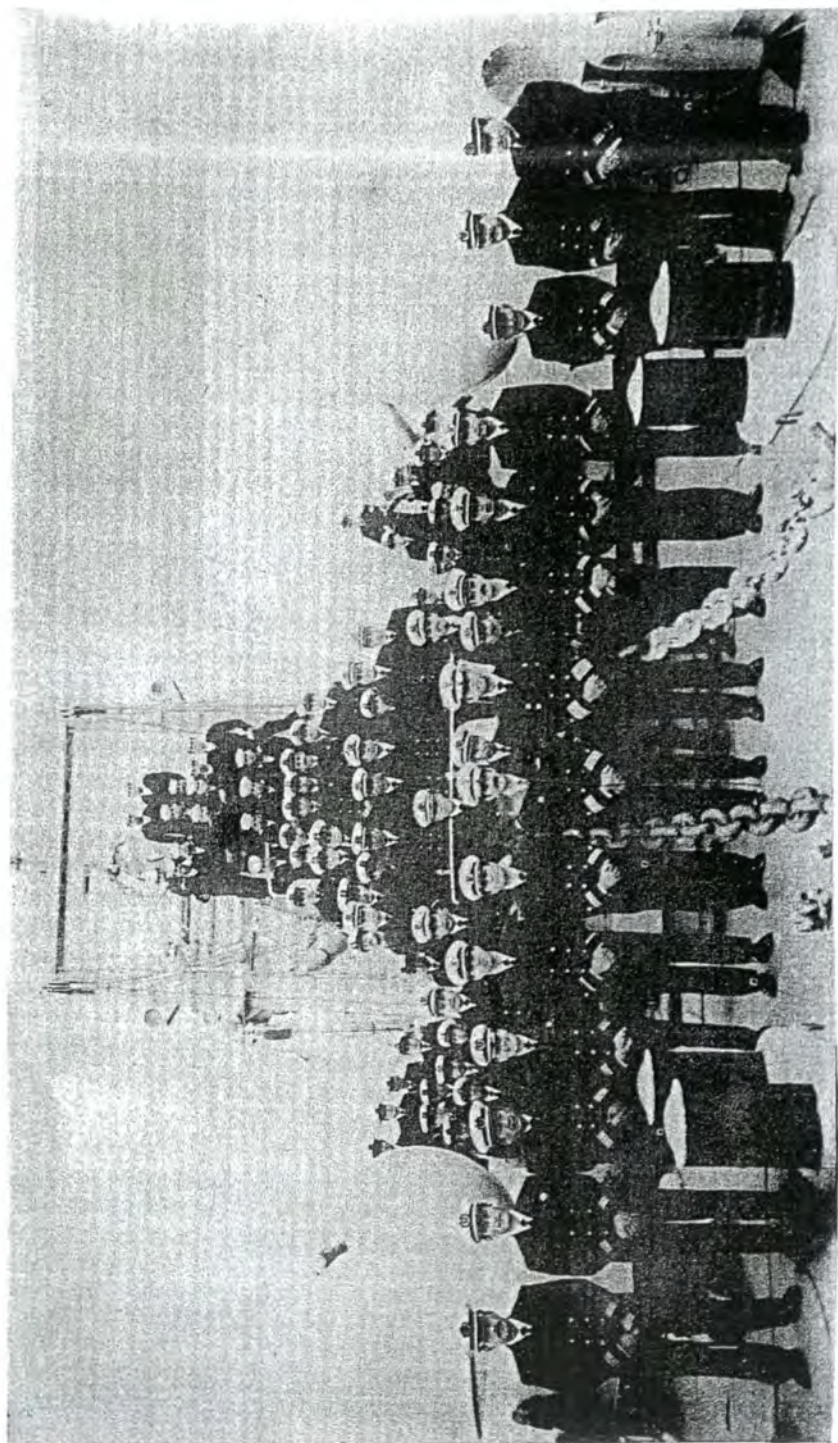
años veinte, perdón, sesenta, estaba en un buque y que en él tuvo una avería parecida en un grupo electrógeno y suplieron el aire de la bomba de barrido por el aire de un pequeño compresor y que el grupo electrógeno funcionó ¡Allí nació la idea! "¿Por qué no le ponemos ventiladores?", propuse. La idea progresó, se adquirieron unos poderosos ventiladores, se adquirieron además. . . bien, yo creo que esta parte es materia de otra historia. Lo importante fue que la reparación o adaptación del nuevo sistema nos demoró sólo cuatro días y que el buque continuó su cruce con éxito. Pero lo más destacable para este éxito fue el concurso eficiente, sacrificado y profesional del personal del Departamento de Ingeniería que trabajó día y noche y sin ayuda foránea, además del apoyo constante, decidido y hasta a veces cariñoso, de toda la dotación de nuestro querido buque escuela.

C. de C. José CASTRO Bracamonte



Máquina principal de babor luego de su reparación con electro-ventiladores, con la cual nuestro buque ha navegado en la actualidad más de nueve mil millas con óptimos resultados.

Comandante, Segundo Comandante,
Oficiales y Personal Subalterno, de la
dotación actual del BAP "INDEPEN-
DENCIA", Julio 1988



Capitán de Navío
José R. VALEGA Cánepa
Comandante del BAP "INDEPENDENCIA" – 1988

Nació en el Puerto de Pisco el 02 de Junio de 1938, ingresando a la Escuela Naval del Perú el 01 de Marzo de 1958, para posteriormente en Diciembre de 1962, egresar como Alférez de Fragata.

Durante su carrera naval obtuvo la Calificación de Ingeniería Mecánica e Inteligencia Naval y siguió los cursos de: Básico de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor y Curso de Alto Mando Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval.



Se desempeñó como Comandante del BAP. "BONDY", BAP. "MARANON" y BAP. "PARIÑAS", siendo nombrado a su vez a otros importantes cargos tales como Comandante de la Estación Naval de San Lorenzo, Jefe de la Oficina de Planes y Programas de la Dirección General de Material, Inspector de la Dirección de Personal, Comandante de la Base Naval de Nanay (Iquitos), Inspector de la 2da. Zona Naval, Superintendente de Reparaciones en el Servicio Industrial de la Marina Callao, Secretario de la Dirección General de Logística y como Edecán del Presidente del Senado y Primer Vice-Presidente de la República, Dr. Luis Alberto Sánchez.

Recibió asimismo, la Condecoración de "RIO BRANCO" del Gobierno de Brasil, "CRUZ PERUANA AL MERITO NAVAL", "OPERACION AYACUCHO", Medalla de Honor del Congreso del Perú en el Grado de "OFICIAL".

Fue nombrado Comandante del BAP "INDEPENDENCIA" en Enero del presente año, desempeñando actualmente dicho cargo.

DOTACION ACTUAL

1988

C de N
José R. VALEGA Cánepa
Comandante

C de F
Federico BALBUENA Valdivia
2do. Comandante

Tte. 1o.	Carlos ARIAS Pérez-Egaña	Jefe del Dpto. de Operaciones y
		Jefe de la 1ra. y 2da. Div. de Operac.
Tte. 1o.	Víctor LEON Chávez	Jefe del Dpto. Ingeniería y
		Jefe de la 1ra. y 3ra. Div. de Ingeniería
Tte. 1o. (SN) (MC)	Juan INCARROCA Polanco	Jefe del Dpto. de Sanidad
Tte. 2o.	César ZAMALLOA Dueñas	Jefe del Dpto. de Cubierta y
		Jefe de la 1ra. y 2da. Div. de Cubierta
A. Fgt.	César ZAVALA Figueroa	Jefe de la 3ra. Div. de Operaciones
A. Fgt.	César ARANDA Bares	Jefe de la 2da. Div. del Departamento
		de Ingeniería
A. Fgt.	Guillermo BADIOLA Cardeña	Jefe del Dpto. de Administración.

TS1 Mot. Héctor VALCARCEL Ch.
TS1 Art. Alejandro QUIROZ P.
TS1 Rad. Justo GARAYAR Guillén
TS1 Señ. Luis CAÍÑA Viena
TS2 Art. Héctor PARREÑO S.M.
T1 Art. Simeón MALLMA Marcani
T1 Aba. Víctor MANCO Pacheco
T1 Mot. Manuel RODRIGUEZ C.
T1 Ele. Ruperto BENITEZ Q.
T1 Maq. Manuel WANG Mendoza
T1 Mot. Juan PINEDA Santos
T2 Rad. Carlos MATOS Limay
T2 Maq. Manuel FLORES Machuca
T2 Mot. Segundo CHAVEZ A.
T2 Mot. Máximo GUERRA Peña
T2 Man. Teófilo VELA Cerón
T2 Art. Dimas LOYOLA Felipe
T2 Sas. Segundo HUAMAN Silva

T2 May. Modesto ALVITRES Ch.
T2 Maq. José ARIAS Uribe
T3 Rar. José DIAZ Cuestas
T3 Mot. Gabino QUISPE Condori
T3 Man. Germán TAFUR Ruíz
T3 Man. Eustaquio BARREDA A.
T3 Ele. Alberto SOTO Torres
T3 Fur. Marciano ORE Reyes
T3 Señ. Miguel ARAUJO Huaroto
OM1 Señ. Zoilo BUSTAMANTE Ch.
OM1 Maq. Magno ALEGRE Llanto
OM1 Art. Lorenzo ROJAS Quiróz
OM1 Maq. Antonio MUSICH Urbina
OM1 Art. Angel CHICATA Amado
OM1 Art. Juan HERNANDEZ V.
OM1 Enf. José RUA Espinoza
OM1 Maq. Néstor SALDAÑA V.
OM1 Mot. Vides MAURICIO M.

OM1 Maq. Luis VARGAS Aycho
 OM1 Man. Nicolás GUTIERREZ G.
 OM1 Man. Juan MINETTO Mora
 OM1 Art. Jacinto OCHOA Legua
 OM1 Art. Rosulo GOMEZ Cano
 OM1 Cot. César CAVERO Chenet
 OM1 Man. Orlando CHUMBE Saldaña
 OM1 Car. Faustino PALACIOS Z.
 OM1 Art. Vidal GUTIERREZ Q.
 OM1 Rad. Jorge ESPINOZA C.
 OM1 Fur. José MUÑOZ Pastrana
 OM1 Rad. Gregorio MALASQUEZ P.
 OM1 Maq. Julio ÑAÑEZ Olivares
 OM1 Mot. Francisco ANGELES M.
 OM1 Maq. Julio ASTORGA Carmena
 OM1 Mot. Carlos BAZAN Reyes
 OM1 Cal. Raúl ALMONACID A.
 OM1 Cal. José IZQUIERDO O.
 OM1 Ele. Miguel VIRGINIO Alonso
 OM1 May. José RIOS Vásquez
 OM1 Mot. Gustavo ESPINOZA R.
 OM1 Pel. Mario MOLINA Paricahua

OM2 Car. Celestino ALARCON M.
 OM2 Aba. Williams CUMPA Mori
 OM2 Coc. Humberto LUQUE C.
 OM2 Man. Juan ZEGARRA R.
 OM2 Man. Fernandio DIONISIO C.
 OM2 Mot. Marco MELENDEZ C.
 OM2 Art. Pablo LIZARRAGA J.
 OM2 Enf. Alejandro MARTINEZ C.
 OM2 Lav. Pedro ALVAREZ Alvaro
 OM2 Ele. Jorge BOYD Sáenz
 OM2 Man. Saturnino BRAVO A.
 OM2 Rar. Luis SIERRA R.
 OM2 Rad. Raúl VEGA Z.
 OM2 Ele. Falconerio ANGO Astete
 OM2 Cot. Walter CHILON Alvitrez
 OM2 Ele. Alfredo SARAVIA A.
 OM2 Mot. Fernando BUENDIA L.

OM3 Eco. Edison DE LA FLOR E.
 OM3 Pan. Amadeo DOROTEO A.
 OM3 Coc. Alínder MENDOZA L.
 OM3 May. Walter BAEZ C.
 OM3 Mot. Alberto GAMBOA V.

OM3 Señ. José MARTELL R.
 OM3 Mot. Luis MONTALVO D.
 OM3 Maq. José ALFARO Aedo.
 OM3 Señ. Manuel TREJOS A.
 OM3 Mot. Alfredo SHIGUIHARA
 OM3 Eco. Luis UGARTE M.
 OM3 Maq. Antonio FABIAN Ch.

Cb1 Cub. Juan MACISO A.
 Cb1 Lav. Edilberto FALCON A.
 Cb1 May. Humberto SANCHEZ P.
 Cb1 Cub. Felipe MURGA L.
 cb1 Ing. Víctor LAPA Romero
 Cb1 Ing. Miguel LLANOS H.

Cb2 Cub. Queler PORRAS T.
 Cb2 Cub. Moisés HUAPAYA M.
 Cb2 Ing. César MANCO B.
 Cb2 Ing. Ciro CASAS M.

Mar. Cub. Marco CORNEJO B.
 Mar. Cub. Marco PAIVA H.
 Mar. Cub. Robin BARRIENTOS C.
 Mar. Cub. Miguel VALENCIA C.
 Mar. Cub. Richar RIOS B.
 Mar. Cub. César PEREZ K.
 Mar. Cub. Edgar ROBLADILLO C.
 Mar. Ing. Fernandez RUMAINA C.
 Mar. Ing. Eduardo SALDIVAR C.
 Mar. Cub. Jesús MENDOZA D.

Gru. Juan COLAN Lizárraga
 Gru. Percy CRUZADO V.
 Gru. Gover FLORENTINO C.
 Gru. Luis TORRES Moreno
 Gru. Jaime FLORES C.
 Gru. Marco ANTAURCO C.
 Gru. Gamaniel AQUINO C.
 Gru. Daniel FARFAN Napan
 Gru. Eduardo FARFAN G.
 Gru. Abel CALLE C.

PERSONALIDADES QUE VISITARON NUESTRO BUQUE

Arq. Fernando BELAUNDE Terry
Ex-Presidente Constitucional de la
República del Perú
1963

Valm. Florencio TEIXEIRA Vela
Ministro de Marina - Perú
1964

Valm. Carlos MONGE Gordillo
Comandante General de la Marina
1964

Sr. George WALES
Rear Admiral US - Navy
Director Pan American Affairs,
US Navy - USA.
1964

Sr. Scholl JORIANES
Cónsul del Perú en Aruba - Holanda
1965

Sr. Joaquín J. TEIXEIRA
Comandante Naval del Continente
Portugal
1965

Sr. Manuel VELARDE
Embajador del Perú en Portugal
1965

Sr. Andrés GALAN A.
Comandante General del Arsenal
de Cartagena
1965

Gral. Alfonso MAIVER H.
Gobernador Militar de Cartagena
Español
1965

Sr. Huertas CELDRAN G.
Alcalde de Cartagena - Español
1965

Valm. Richard EVENOV
Prefecto Marítimo de la 3ra. Región
en Toulon - Francés
1965

Sr. Oscar TRELLES
Embajador del Perú en Toulon
Francia
1965

Sr. Bruman PURIE
Sub-Prefecto de Toulon - Francés
1965

Sr. Louis MOYE
Maire J.J. de Toulon - Francés
1965

Sr. Tarlo FORTE
Vice-Prefecto de Nápoles - Italiano
1965

Maver Enmerto O'AGUEYL
Vicario General de Nápoles - Italiano
1965

Sr. Avich ESHEL
Embajador Rev. Departamento Lat.
Americano - Haifa - Israelí
1965

M FLIEMAN
Depuby Mayor Of. Haifa - Israelí
1965

Sr. N. DEBROT
Gobernador de las Antillas Holandesas
en Curaçao - Neerlandes
1965

Sr. J. L. BLACKHAM
Admiral Superintendente de
Portsmouth - Inglés
1965

Gral. Mulet Pedro NICOLAU
Gobernador Militar de El Ferrol
del Gallo - Español
1965

Sr. Robur LANGLOIS
Secretario General de la Polynesia
Francés
1966

Sr. Robert E. ARMAS
Director Gerente Chrysler Perú S.A.
1966

Sr. KRAFFE
Adjunto del Admiral Comander del
Center d'Experimentation en Papeete
Francés
1967

Sr. Bride JEAN
Comandante de la Estación Naval
de la Marina en Papeete - Francés
1967

Sr. Pierre SALINGER
Secretario de Prensa del Presidente
J. KENNEDY - USA
1967

Sr. Owen S. ASPINALL
Acting Governor of the Territory of
American, SAMOA Pago-Pago - USA
1967

Calm. GOUTTIER
Comandante en Jefe de la Armada
en el Pacífico Nouvelle Calédonia
Francés
1967

Gral. Federic GUINOT
Comandante Superior de Tropas en
el Pacífico - Francés
1967

Sr. Paul RICOLFI
Gerente de la Société le Nichel en
Nueva Calédonia - Francés
1967

Sr. JHONNSON
Ministro de Defensa - Neo Zelandés
1967

Sr. Juan CRUZ Luisar
Sacerdote Pasionista - Español
1967

Sr. Rigoberto OTAR Briceño
Comandante de la 8va. Zona Naval
Mexicano
1968

Sr. Eduardo IGLESIAS
Comandante USS Pictor (AF 54)
USA - San Francisco
1968

Sr. Patrick S. DOWLINEY
Commander USS - Winston (AKA-94)
USA - San Diego
1968

Sr. Francisco CAMPOS Menéndez
Cónsul del Perú en Magallanes - Pta.
Arenas - Chileno
1969

C. de N. Julio DOIG Sánchez
Embajador del Perú en Brasil
Río de Janeiro - Peruano
1969

Sr. Pedro CALDERON L.
Comandante de la 6ta. Flota e
Manzanillo - Mexicano
1970

Sr. Gonzalo ULLOA
Embajador del Perú en El Salvador
Peruano
1970

Tte. Gral. Juan Francisco MENENDEZ
Capitán de Puerto en Acajutla
República de El Salvador - Salvadoreño
1970

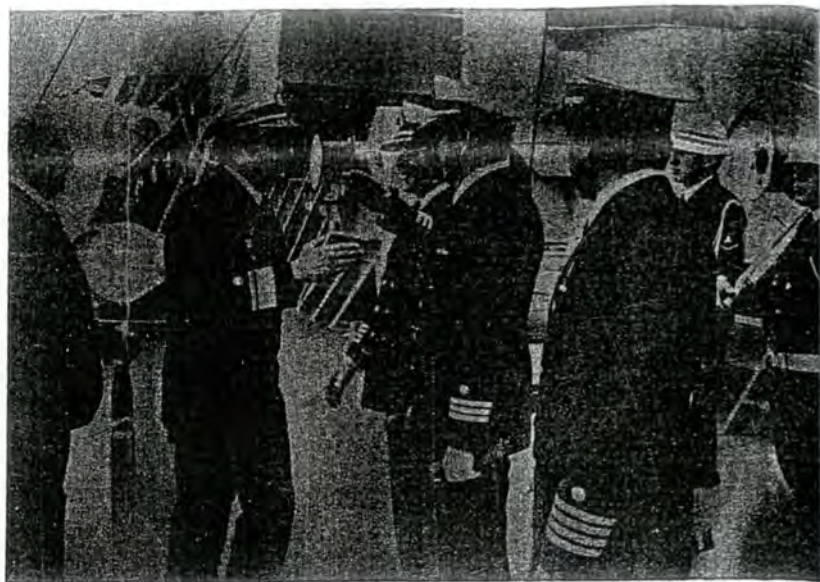
Gral. Fidel TORRES
Ministro de Defensa en Acajutla
República de El Salvador - Salvadoreño
1970

Sr. Carlos LEGUIA Rosas
Embajador del Perú en Tegucigalpa
Peruano
1970

Cnl. Juan FLORES Ramírez
Oficial Mayor del Ministerio de
Defensa de Honduras - Hondureño
1970

Sr. Virgilio URMENETA
Ministro de Gobernación y Justicia
Amapala - Honduras - Hondureño
1970

Almuerzo ofrecido a
los ex-comandantes,
1987



Sr. José ANTONIO PEREZA
Ministro de Salud Pública y Asistencia
Social en Amapala - Honduras
Hondureño
1970

Sr. Carlos REYES
Sub-Secretario de Relaciones Exterior,
en Amapala - Honduras
Hondureño
1970

Cnrl. Manuel RAMIREZ Q.
Vice-Ministro de Defensa Nacional
y Seguridad Pública
Hondureño
1970

Sr. Anastasio SOMOZA
Presidente de Nicaragua
1970

Sr. Víctor FERNANDEZ-DAVILA B.
Encargado de Negocios del Perú en
Costa Rica - Peruano

Sr. Fernando ROJAS Gallardo
Representante del Supremo Gobierno
de Chile en Isla Robinson Crusoe
Chileno
1970

Sr. Guillermo LOWMANN
Director de la Academia Diplomática
Peruano
1970

Sr. Rubén ISANJO
Arzobispo de Cartagena - Colombiano
1970

Sr. Alvaro de JUBIRIA
Gobernador de Bolívar - Colombiano
1970

Calm. Eduardo MELENDEZ R.
C.F.N.A. - Cartagena - Colombiano
1970

Calm. Jairo MANTILLA G.
D.E.N.C. Cartagena - Colombia
1970

Alm. James COBB
Rear Admiral, US Navy Cmdte, 5ta.
Flota Naval Norfolk - USA
1970

Sr. Fernando BERCKEMEYER
Embajador del Perú en Washington
1971

Sr. T. C. SUMMERFIEL
Gobernador de las Bermudas - Hamilton
Bermudas - Inglés
1971

Alm. Norvel GWARD
US Navy, Commander, Caribbean
Sea Frontier, San Juan Puerto Rico
1971

Calm. Enrique DOMINGUEZ García
La Guaira - Venezuela
1971

Sr. Guillermo GERBERDING Melgar
Embajador del Perú en Panamá
1971

Sr. Oscar E. MARQUEZ
Agregado Naval en Venezuela
1971

Sr. Charles COWBIN
Lord Mayor of City of Liverpool
Inglés
1972

Sr. GC. PICART
B S L Loire - Francés
1972

Sr. Augusto MORELLI Pando
Embajador del Perú en Francia
1972

Cnrl. FAP. Juan SALAZAR Gago
Agregado Aéreo adjunto a la Embajada
en Francia
1972

Sr. Jorge VIZCARRA F.
Attache Militaire en París
1972

Sr. Nobon OKUCHI
Director General For Latin American
Japonés
1973

Sr. Masayoshi KAWANAMI
Director of. External Affairs Tbyo
Metropolitan - Japonés
1973

Sr. José Carlos MARIATEGUI
Embajador del Perú en Japón - Peruano
1973

Sr. Eduardo VALDEZ
Embajador en la República Popular
China - Peruano
1973

Sr. Chou SHIMMG LING
Vice-Presidente del Comité Revolucionario Municipal de Shanghai - Comandante de la Guarnición de Shanghai del E.P.L. de China - Chino
1973

Sr. Wang SHER - CHING
Sub-Comandante de la Flota del Mar Oriental de la Marina del EPL de China
Chino
1973

Sr. Thomas E. BASS
Comandante del 13 Naval District
RADM US NAVY - USA
1973

Sr. Edmundo CHOCANO Márquez
Cónsul del Perú en SEATTLE NECH
USA - Peruano
1973

Sr. Alberto FOLCH Rusinol
Cónsul Honorario del Perú en
Barcelona - Español
1974

Sr. Nicolás E. LINDLEY
Embajador del Perú en España
Peruano
1974

Sr. Enrique LAROSA E.
Embajador del Perú en Rumanía
Peruano
1974

Sr. Vilmeanu SEBASTIAN
Comandante Marinei Militare - Rumano
1974

Calm. Stefan ILIE
Comandante de Marinei Militare
Rumano
1974

Calm. Popa GEORGE
Comandante Guarnición
"CONSTANTA" - Rumano
1974

Ing. Zeiuls NICOLE
General Director Port Constante
Rumano
1974

Sr. Rafael GONZALES E.
Gobernador Civil de la Provincia
Santa Cruz - Español
1974

Sr. Eduardo HERAS
Comandante de Marina 5ta. C. Tenerife
Español
1974

Sr. Pedro FUSTER B.
Gobernador Militar de Tenerife
Español
1974

Sr. Antonio LACUONE H.
Cónsul Adhoren del Perú en Santa
Cruz de Tenerife - Español
1974

Valm. Carlos DUARTE V.
Director de la Escuela Naval del
Brasil - Brasileño
1974

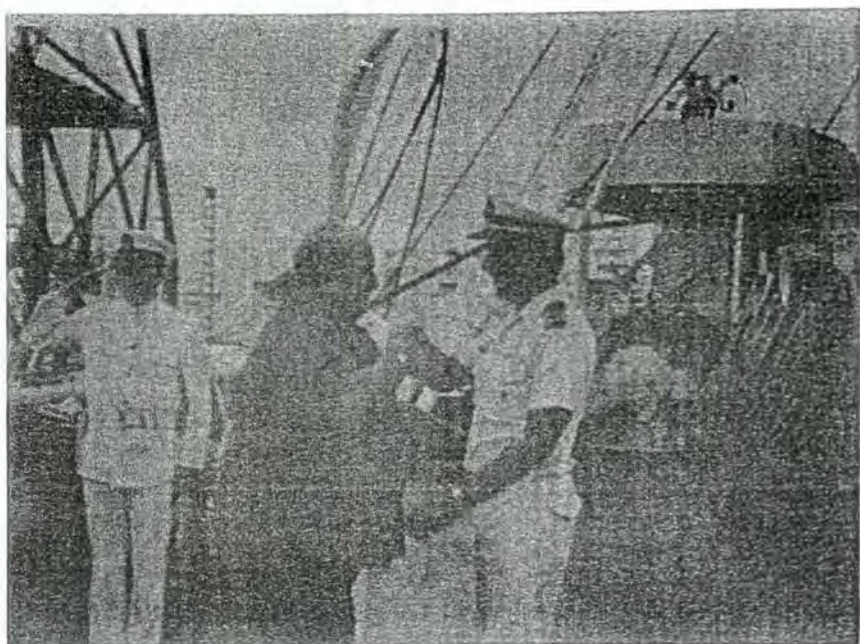
Sr. Edgardo MENDOZA J.
Prefecto de Arequipa - Peruano
1975

Sr. Augusto DE POMPO Pareja
Gobernador de Bolívar - Cartagena
Colombiano
1976

Sr. Robert C. BROWN Jr.
Comander US NAVY Executive
Officer, US Naval Station Panamá
Canal - USA
1976

Sr. Guillermo URIBE Peláez
Director Escuela Naval de Colombia
Colombiano
1976

Sr. Fidel BORGES Escobar
Alcalde Mayor de Cartagena
Colombiano
1976



Sr. Roberto MARIO Monuerat
Comandante en Chief Do Escuadra
Brasileno
1976

Gral. Emilio MASSERA
Comandante General Armada
Argentina - Argentino
1976

Calm. Julio J. BARDI
Ministro de Bienestar Social de
Argentina - Argentino
1976

Valm. Jorge PAREDES Wetzar
Comandante en Jefe de la 1ra. Zona
Naval e Intendente de la V Región
en Valparaíso - Chileno
1976

Gral. Augusto PINOCHET
Presidente de la República de Chile
Chileno
1976

Sr. Giuseppe ORIANA
Comandante in Capo del Alto Tirreno
Italiano
1977

CA Alces BOMBONELL
Direttore Armale Militare
Italiano
1977

Sr. Sergio AGOSTINELLI
Comandante Academia Navale - Italiano
1977

Sr. Kesseth PUGH G.
Agregado Naval Adjunto de Chile en
Londres - Chileno
1977

Sr. H. ROSEMBERG
Agente Marítimo - Alemán
1977

Sr. Juan Miguel BAKULA
Embajador del Perú en Francia
1977

Sr. Jorge VELANDO Ugarteche
Embajador del Perú en Holanda - Peruano
1977

Sr. William TUCHER
USA - 1978

C. de N. Carlos DE IZCUE
Comandante del BAP. INDEPENDENCIA
Peruano
1979

Sr. Luis SOLARI Tudela
Embajador del Perú en Panamá
1980

Sr. Jorge P. FERNANDINI
Embajador del Perú en México
1980

Sr. José Augusto TUDELA
Cónsul General del Perú en Los Angeles
San Diego - Peruano
1980

Sr. Glen A. ENGLISH
Capitán US Navy - USA
1980

Sr. Tonn WORD Jr.
Comnav of the US Pacific USA
US. NAVY COMNAV de Pearl Harbor
Hawai - USA -
1981

Sr. Eduardo LLOSA Larrabure
Cónsul General del Perú en San Francisco
Peruano
1981

Sr. Claude MEIGNEN
Mayor General do Port de Leonient
Francés
1981

Sr. René HOOPER López
Embajador del Perú en Holanda
1981

Sr. Luis SOLARI Tudela
Embajador del Perú en Balboa
1982

Calm. Rafael H. GRAU
Comandante de la Fuerza Naval del
Atlántico en Cartagena - Colombiano
1982

Calm. Manuel AVENDAÑO Gobis
Director Escuela Naval "Alm. Padilla"
en Cartagena - Colombiano
1982

C. de N. José REMY Padilla
Agregado Naval del Perú en Colombia
1982

Sr. Jorge LLOSA
Embajador del Perú en Venezuela
1982

C. de N. Humberto GANIYM Oviedo
Jefe de Suministro de la Marina
Venezolana
1982

C. de N. Néstor G. PACHECO Moreno
Comandante del Buque Escuela
"SIMON BOLIVAR" (BE-11)
Venezolano
1982

Calm. E. Arturo RUVAS G.
Jefe de Educación de la Armada
Venezolana
1982

Calm. Arthur Ricardo DO BOSTO
Comandante en Jefe de la Escuadra
del Brasil - Brasileño
1982

Sr. Javier GONZALES Terrones
Encargado de Negocios del Perú en
Brasil - Peruano
1982

Sr. Guillermo HOYOS Osorio
Embajador del Perú en Buenos Aires
Argentina - Peruano
1982

Sr. Hugo DE ZELA H.
Embajador del Perú en Montevideo
Uruguay - Peruano
1982

Sr. Juan G. TORO Dávila
Comandante Jefe Región Militar
Austral - Punta Arenas - Chileno
1982

Calm. Jorge BAEZA Concha
C.J. III Zona Naval - Chileno
1982

Sr. Jorge VEGA Pumán
Alcalde de Punta Arenas - Chile
Chileno
1982

Calm. Henrique SERPA De Vasconcellos
Comandante de la Escuadra Naval - Lisboa
Porgués
1982

Sr. Rolando STAIN
Encargado de Negocios de Chile en Lisboa
Portugal - Chileno
1983

Dr. Willy PATOCCHI
Embajador de Uruguay en Lisboa
Uruguayo
1982

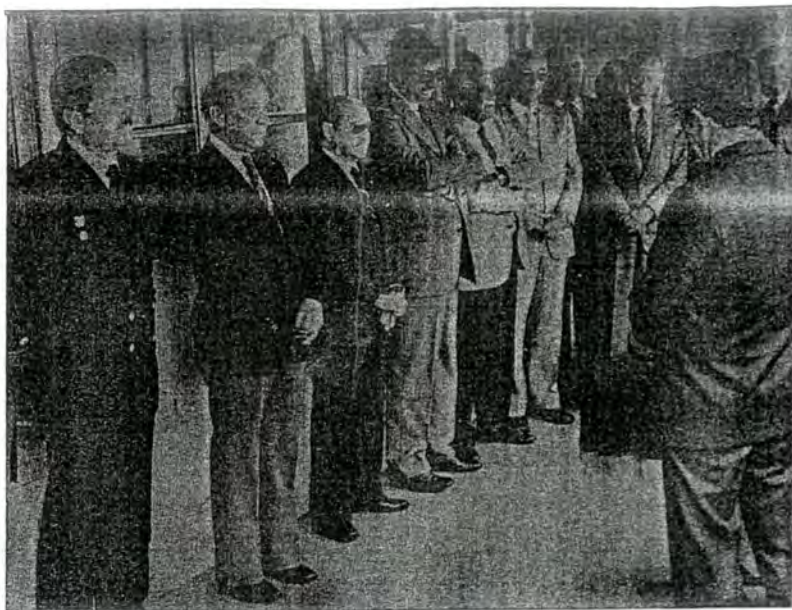
Sr. Carlos LECHUGA
Embajador de Cuba en Portugal - Lisboa
Cubano
1983

Sr. Germán Pedro SANCHEZ
Ministro Consejero Encargado de Negocios
de la Embajada Argentina en Lisboa
Argentino
1983

C. de N. Michel DEBRAY
Comandante del Porta-Aviones "FOCH"
Toulon - Francés
1983

Sr. Alfonso ARIAS-SCHEREIBER Pavez
Embajador del Perú en Toulon - Francia
Peruano
1983

Alm. Angel LIBERAL Lucini
Capitán General de la Zona Marítima
del Mediterráneo en Cartagena
Español
1983



*Palabras del C de N Enrique SALMON Navea a los
ex-Comandantes — 1987*



*Despedida a bordo del BAP. "INDEPENDENCIA", al
Señor Almirante Gerónimo CAFFERATA Marazzi, al dejar la
Comandancia General de la Marina, Diciembre 1985.*

Sr. Antonio VIELA Tortoso
Cónsul Ad-Honoren del Perú en
Cartagena - España - Español
1983

Sr. Reinierd M. ODGEN
Encargado de Negocios A.I. de EE.UU.
de N.A. en Panamá - USA
1984

Sr. Augusto SALAMANCA
Embajador del Perú en Panamá - Peruano
1984

Sr. Domingo DA-FIERRO Gandolfo
Ministro Consejero de la Embajada de
Perú en los EE.UU. de N.A. - Peruano
1984

Calm. Julio DE LOS RIOS Rosas
Comisionado y Agregado Naval del Perú
en Baltimore (EE.UU. de N.A.).
Peruano
1984

Sr. Alberto MONTAGNE
Cónsul General del Perú en Nueva York
Peruano
1984

Sr. Javier ARIAS Stella
Jefe Misión Peruana en Nueva York
Peruano
1984

Capitán J. Michael RODGERS
Comander Destroyer Squadron
EIGHT - USA
1984

C. de M. Gonzalo PARRA S.
Comandante de la Base Naval de Bolívar
Colombiano
1984

Sr. César PERDOMO
Sub-Director Escuela Naval de Cartagena
Colombiano
1984

Sr. Gossain TATTIN
Gobernador de Cartagena - Colombiano
1984

Sr. Hans GERDTS
Alcalde de Cartagena - Colombiano
1984

Sr. María Teresa GRAU de Pazo
Cónsul del Perú en Cartagena - Colombiano
1984

Sr. Luis SORIANO M.
Agregado Militar, Naval y Aéreo del Perú
en Panamá - Peruano
1984

Sr. Domingo NIEGO H.
Consejero de la Embajada del Perú en
Panamá - Peruano
1984

Sr. Javier REATEGUI S.
Cónsul General del Perú en Panamá
Peruano
1984

Sr. Gino GIORFFINO Cuniberti
Segundo Secretario Embajada del Perú
en Panamá - Peruano
1984

Sra. Mary Ann SILVA de Espinoza
Segundo Secretario de la Embajada del
Perú y Encargada del Consulado General
del Perú en Panamá - Peruana
1984

Sr. Juan DE LA PIEDRA
Embajador del Perú en Acapulco - México
1985

Sr. Jorge MORA P.
Comandante de la XVIII Zona Naval en
Acapulco - México
1985

C. de N. Alberto DEL BARRIO G.
Comandante del BE-GUAUTHEMOC
Acapulco - México
1985

Sr. Humberto URTEAGA D.
Cónsul General del Perú en Acapulco
México
1985

Sr. Luis ANAVITARTE Laos
Cónsul del Perú en San Francisco - EE.UU
de N.A. - Peruano
1985

CDR USN J.T. KELLY
C.O. USS Mauna Kea (AE-22) - USA
1985

Sr. Carlos M. GAMARRA M.
Cónsul General del Perú en Los Angeles
Peruano
1985

Sr. Luis SANTA MARIA Calderón
Alcalde de Trujillo - Perú
1985

Sr. Ernesto ESPINOZA y Espinoza
Presidente de la Asociación Pro-Marina
en Trujillo - Perú
1985

Gral. J.T. MERINO
Comandante General de la Armada de
Chile - Chileno
1986

Sr. Roque Guillermo CARRANZA
Ministro de Defensa de Argentina
Argentino
1986

Calm. Héctor B. JURADO Toro
Director de la Escuela Naval de Venezuela
Venezolano
1986

Capitán Noel ZAVALA
Capitán Adjunto al Capitán de Puerto de
la Guaira - Venezolano
1986

Sr. Javier ORTIZ De Zevallos
Embajador del Perú en Panamá - Peruano
1986

Valm. Antonio ANDRADE e Silva
Armada Portuguesa
1987

May. Gen. Salah MOHY Eldin
Gobernador Egipcio - Egipcio
1987

Calm. M. YOUSEF
Egipcio
1987

Captain. Shireen H. MAHMOUD
Egipcio
1987

Radm. Alhanasios KANTAS
Commandant Hellenie Naval
Academy - Griego
1987

C. N. M. PELOPOMNSIOP (HCG)
Capitán de Puerto de Pireo - Griego
1987

Sr. Edgardo DE HABICH
Embajador del Perú en Grecia
Peruano
1987

Cap. Distato MAGGIANE
Maridipart Napoli Leandro Papa
Italiano
1987

Vice. Dr. Luigi DAMIANO
Vufelt Visico - Italiano
1987

Consul. Carlos JACCANINO
Italiano
1987

Almte. Claude GAGLIARDI
Prefecto Marítimo Toulón - Francés
1987

Charles NESIEL Hardy
Prefecto de Toulón - Francés
1987

Juan QUERO Soto
Gobernador Militar Acc - Español
1987

C. Alm. (r) Jesús PORTILLO Júlvez
Español
1987

V. Alm. Daniel MARISCAL G.
COMOPERNV - Peruano
1988



1963

• •

1988

“INDEPENDENCIA”



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
FERNANDO BELAUNDE TERRY	<i>Fernando Belaunde Terry</i>	Presidente De la República	PERU
El reacomodamiento del B.A.P. "Independencia" por la Armada del Perú y el alto grado de eficiencia que he observado a bordo con motivo de orgullo para el gobierno y el pueblo de la República <i>Fernando Belaunde Terry</i> Lima, 7 de Octubre de 1963			



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
GEORGE WALES	<i>George Wales</i>	REAR ADMIRAL, US NAVY DIRECTOR PAN AMERICAN AFFAIRS, US NAVY	USA
SIEMPRE ES UN GRAND PLEASURE DE VISITAR UN BUCQUE DE GUERRA TAN LIMPIO Y LINDO. MIS MEJORES VOTOS PARA EL EXITO EN EL FUTURO			
		(Firma)	de 1965



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
Andrés Salas Amanso	<i>Andrés Salas</i>	Comandante General Armada Peruana	Española

Con el saliente carácter de bienvenido al Departamento Marítimo de Castelpaseo, me dirijo a la dotación del B. A. P. "Independencia", de muy feliz estancia en estos tiempos espaciales y muchas venturas hasta el final de su Conceso de Instrucción.

El protocolo que estos días se está poniendo a un día de hoy en el mundo, el Comandante del Buque, Capitán de Navío Sr. Don César Luciano Fabra, por la conmemoración del 40º Aniversario del Puerto Naval, en 1915, 28 de Enero de 1955, el Jefe del Estado Español se ha dignado por sus meritos y méritos distinguidos.



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
JORGE BARRETO ALVÍN	<i>[Firma]</i>	Comandante General a la Escuela	PERÚ
Asunto "INDEPENDENCIA", esta unidad se ha desempeñado eficientemente - (24 Mayo - 30 Junio 1965) - B. Z. -			
Callao, 30 Junio 1965 16 19 65 -			



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

[illegible]



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
JOSÉ CARLOS MARIATEGUI	<i>[Firma manuscrita]</i>	Embajador del Perú en el Japon	
Al pasar por el Perú en el buque-escuela de independencia, que llegó a Balsa para asistir a las celebraciones del Centenario de la Independencia del Perú en el Japon, y cuando que nuestro primer Embarcador fue un buque de guerra, el buque de guerra y en la guerra y una profunda satisfacción. Unos el Perú y otros el buque de guerra. San Pedro, 3 de marzo de 1973.			



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
Lee Huang-chuo		Subjeto del Estado Mayor de la Marina del EPL de China	China
我決支持抗爭人民鬥爭至死方休！ i Fiere apoyo al pueblo peruano en su justa lucha por defender el derecho de los mil-las de mal territorial! China 16 Marzo de 1973			



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Político o Social	Nacionalidad
Thomas E. Bond	Commandant 13th Naval District	RADM U.S. NAVY	Seattle, Washington
Welcome to the city of Seattle. In behalf of the Chief of Naval Operations and the U.S. Navy in Seattle, we greet you and hope that you will enjoy your stay here as much as we in the U.S. Navy enjoy being here, and we hope you will come again to visit with us. 12 April 1973			



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación, Militar, Política o Social	Nacionalidad
Nicolás E. Lindley	<i>Nicolás E. Lindley</i>	Embajador del Perú en España	Paranaense

Con simpatía y admiración por la Marina de mi Patria, que a muy poco de la brevedad, una vez más, a este buque escuela, que surca los mares del mundo dando prestigio al Perú y haciendo conocer lo que fuimos, lo que somos y lo que pretendemos ser. Los deseos efusivos y exitos me sea grata.

Barcelona 29 de mayo de 1974.



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
ALVARO ROTALDE DE ROMANA	C. Rotalde a 1	SUB-DIRECTOR INGENIERIA NAVAL	PERUANA
Con profundo sentimiento de estar sabiendo de uno de los mejores hombres de nuestra Armada.			
Callao, 13 de Setiembre de 1974			



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
HIDALGO KEATEWU		C de N	PERUANA
JORGE		COMANDANTE DEL BAP	
CAPITAN DE NAVIO		INDEPENDENCIA	

MIS FERVIENTES DESEOS POR QUE ESTA UNIDAD AC NAVEGAR EN LAS COSTAS PERUANA
O EXTRANJERAS EN SU MISIÓN DE TRANSPORTE DE ARMAS Y BUENA ESCUELA MANTENGA MUY
EN ALTO EL PRESTIGIO DE NUESTRA GLORIOSA MARINA Y LA INMEDIATA GARANTIA DE PAZ.

COMANDO EN JEFE ESTA UNIDAD LLEVA DE BRILLO E INVOCO A LOS FUTUROS COMANDANTES DEDICAR SU
MAXIMO ESFUERZO PARA MANTENERLA OPERATIVA.

Calles 21 DICIEMBRE de 1971



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
EDUARDO MASSERA		CIE GRAL ARMANDO ARGENTINO	
Que todo afecta a sus hermanos peruanos y en especial a su gran contraria, que como cadetes de futuros Altes. son la esperanza de nuestros paises			



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
JORGE PAREDES WETZER	<i>[Firma]</i>	VICEMIRANTE	CHILE

Al Sr. Comandante del DE Independencia con un saludo y calurosos afectos del Comandante en Jefe de la 1^{ra} Zona Naval e Intendente de la 4^a Región, deseardele a él y a su dotación que los costos delos que pasarán en el principal puerto de mis hermanos Chilenos les sean muy gratos.

Valparaíso 27 de Agosto de 1976



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
Giuseppe Crivara	Giuseppe Crivara	Com. ^o en capo dell'Alto Tirreno	Italiana
Al Comandante della Flotta Sicca Indipendenzista con i più profondi sentiti momenti di amicizia, e con i più affettuosi auguri di ogni successo per lui per la sua Bella Flotta e per la gloriosa Marina del Peru			
Alto, ... la ... 21 Set. ... 1977			



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido

JUAN MIGUEL BARUJA

Firma

Situación Militar, Política o Social

Embajador de PERU
en Francia

Nacionalidad

17-OCT-1977

En segunda vez, voto al BAP "Independencia" cuyo lema
es "La Independencia Libertad del Peruviano".
Cada voto lo marcan en una papeleta con tres papeles en
blanco y la papeleta se pone en la urna.

Calles

DEPTO. DE



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
Carlos Izave C.		GRAT. BAPT. INDEPENDENCIA 1978 - 4 ENE 79	PERUANA
Seguro el envío del ALMIRANTE GON			
Calle, 4 ENE 1979 de 1979			



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Política o Social	Nacionalidad
J. T. Mezaño	<i>J. T. Mezaño</i>	C. G. A. -	Chileno -

Al B. A. P. "Independencia", con ocasión de esta recordada a Valparaíso, con los mejores deseos de éxito y felicidad, en esta inauguración de este país hermano espero contar con vuestra generosidad para los buenos amigos =

Callao, 10 Enero de 1936



B. A. P. "INDEPENDENCIA"

Valega

Nombre y Apellido	Firma	Situación Militar, Político o Social	Nacionalidad
DANIEL MARISCAL G	<i>Daniel Mariscal G</i>	VALM. COMPERNAV	PERUANO
Al término de la visita de inspección al buque digo en trazo manuscrito de "Bien Hecho" al Comandante del BAP Brulpu - clencia" y a todo su detección por el espíritu patriótico e instrucción con el que operan y mantienen este buque de guerra al cual es digno de ser la escuela durante condiciones de alistamiento a pesar de las dificultades que se presentan de 1988			

AFFECTOS HACIA EL BUQUE

Poema dedicado al Buque Escuela BAP "INDEPENDENCIA" y su dotación

Durante la visita efectuada al Puerto Griego de El Pireo, en Febrero de 1987, el Sr. Embajador del Perú en Grecia, Don Edgardo DE HABICH, tuvo la gentileza de invitar al Comandante del Buque, Capitán de Navío Enrique SALMON Navea, Segundo Comandante Capitán de Fragata Ricardo ARBOCCO Liceti y otros Oficiales a un restaurant típico griego, en el cual en un momento de inspiración y en sólo unos minutos, compuso un hermoso poema dedicado al BAP "INDEPENDENCIA", el cual sin su consentimiento, nos atrevemos a publicar.

El mar, el mar
¡Dios desconocido,
siempre cambiante
Wiracocha eterno
derramando espuma
creando
incesante!
El mar que une,
que es amor
por siempre renovarse
Trae aquí, en ésta noche,
en éste instante
voces de lontananza
Faros y sirenas
de añoranza
que forman nudos marineros
de antaño a antaño
de pasado a presente
del hontanar a la vertiente

inacabable
para ligar la canoa
a la barca,
al naylamp con el
eterno navegante de
Itaca
a quechuas con aqueos
a griegos con peruanos
a los hombres de
Buena Voluntad,
del cosmos pleno,
a los comensales de
ésta mesa,
atados y en ésta
aventura.
Este movimiento perpetuo
de las olas
Fugaz. . . e interminable.

Edgardo De Habich

*Poema: Inspiración del Sr. Embajador Edgardo De Habich a nuestro
Buque Escuela BAP "INDEPENDENCIA" y su dotación*

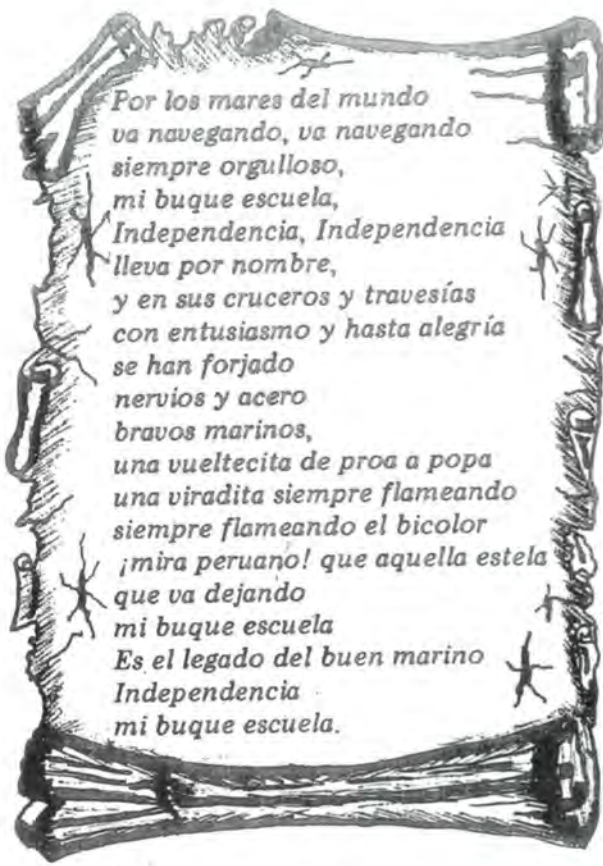
"MI BUQUE ESCUELA"

Polka dedicada al
BAP "INDEPENDENCIA"

Letra:
TS1 Mot. Héctor VALCARCEL Chávez

Música:
T2 Mus. Gregorio PALMA

Intérprete:
OM2 Mus. Víctor COLAN



Por los mares del mundo
va navegando, va navegando
siempre orgulloso,
mi buque escuela,
Independencia, Independencia
lleva por nombre,
y en sus cruceros y travesías
con entusiasmo y hasta alegría
se han forjado
nervios y acero
bravos marinos,
una vueltecita de proa a popa
una viradita siempre flameando
siempre flameando el bicolor
¡mira peruano! que aquella estela
que va dejando
mi buque escuela
Es el legado del buen marino
Independencia
mi buque escuela.

A TU MEMORIA BAP "INDEPENDENCIA"

Canción ganadora del Concurso
efectuado en el Crucero 1987,
compuesta por el Ex-Cadete,
actual Oficial de dotación
Afgt. César ARANDA Bares

Aguas azules que a lo largo del tiempo dejaste
otros ortos, que vieran tu firme estela cruzar el mar,
el sol que a lo largo del tiempo guió tu rumbo,
espumas muy blancas que al irse dejaron otros
horizontes perdidos en la inmensidad.

Hoy en silencio quiero recordar el ayer
cual homenaje a ésta noble nave de acero,
esos instantes que la brava mar supiste vencer
con la fuerza y coraje de marino que todo lo dan,
vencer o morir en la adversidad.

Este verso lo dedicó al BAP "INDEPENDENCIA" en uno de sus tantos cruceros de instrucción el C. de F. (Capellán) Armando SUBAUSTE Maguiña, guía espiritual de muchas promociones de Cadetes, que han navegado en este querido Buque.

En esta oportunidad y con motivo de las "Bodas de Plata" de nuestra Unidad, lo publicamos como un grato recuerdo.

B A P "INDEPENDENCIA"

*Tus carnes y tus huesos son de acero
y tus cables conductores son tus nervios,
por tus venas circula combustible,
que alimenta tu corazón de fuego,*

*Tienes vista, tu radar es ojo,
que mira en las tinieblas
que ya no te llevan los vientos a su antojo
el hombre te creó y él te domina.*

*Yo mil veces te he visto deslizarse entre las olas
dejando estelas blancas de espuma,
yo sé de tu vida el porqué vives.*

*Te he sentido vibrar, sé que murmuras,
no sé porqué envejeces, pues pareces,
no cansarte de capear tantas tormentas.*

*Si el bramar de los mares te conmueve,
yo te puedo asegurar; no lo aparentas.
Lloraré contigo si algún día te llevasen
al desguase, porque eres el mar,
y al mar irán tus restos.*

*Que las grutas más ocultas de los peces,
sean el último de los puertos al que amarres.*

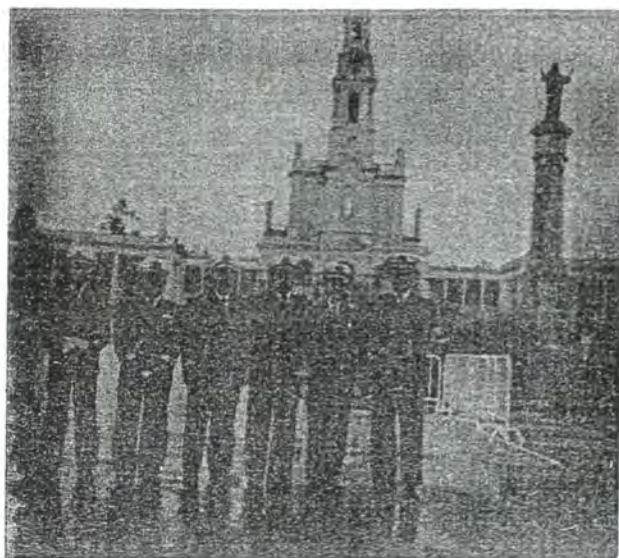
C. de F. (Cap.) Armando Subauste M.

C. de N. José R. VALEGA Cánepa,
Comandante del BAP "INDEPEN-
DENCIA", hace entrega al TS1
Mot. Héctor VALCARCEL del
premio obtenido por su valioso
aporte al presente libro. Julio 1988



NUESTRO PERSONAL RECORRIENDO EL MUNDO

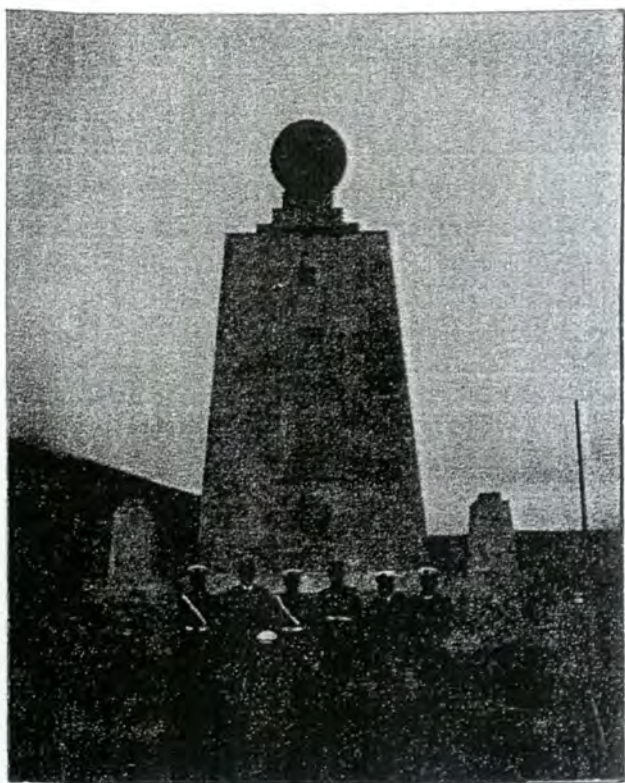
*Frente a la famosa Basílica
de Fátima — Portugal.*





Frente a la famosa Basílica
de Fátima — Portugal.

En el Monumento a la
Línea Ecuatorial
Quito — Ecuador





*La Gran Esfinge
El Cairo (Egipto)*

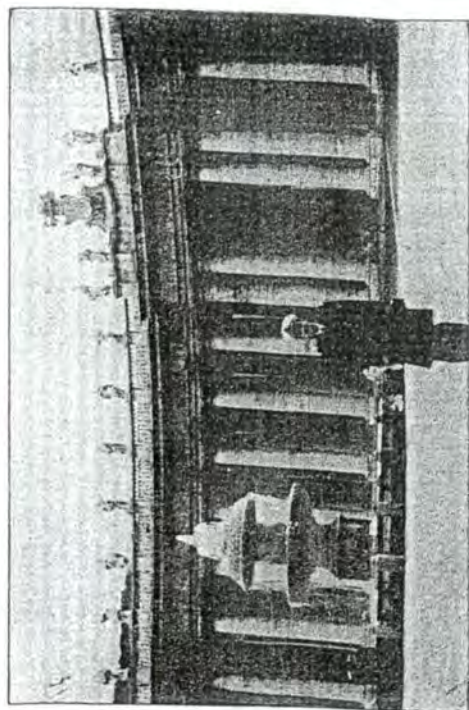


*En las famosas Pirámides de
El Cairo (Egipto)*

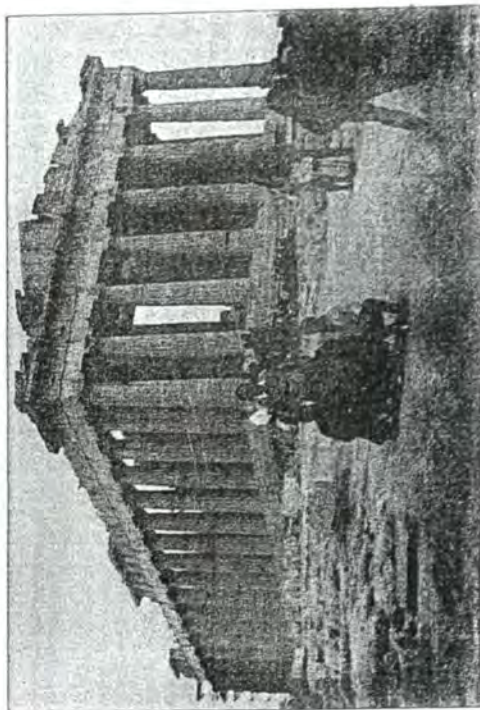


*Las tres famosas Pirámides
El Cairo — Egipto*





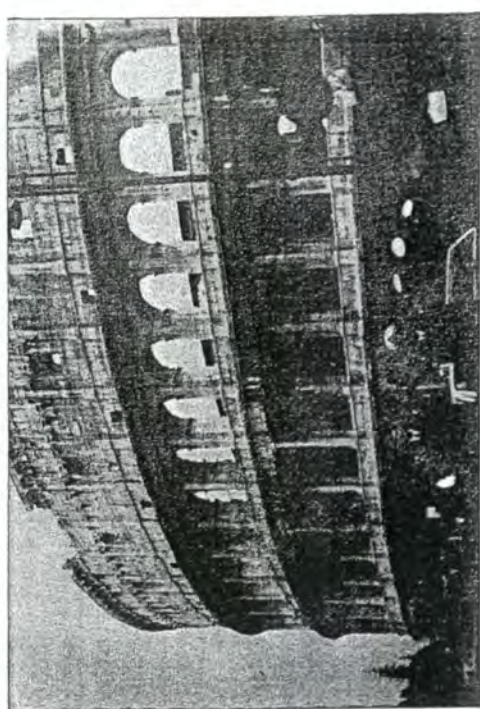
Piazza San Pedro — Roma — Italia



El Parthenon — Grecia



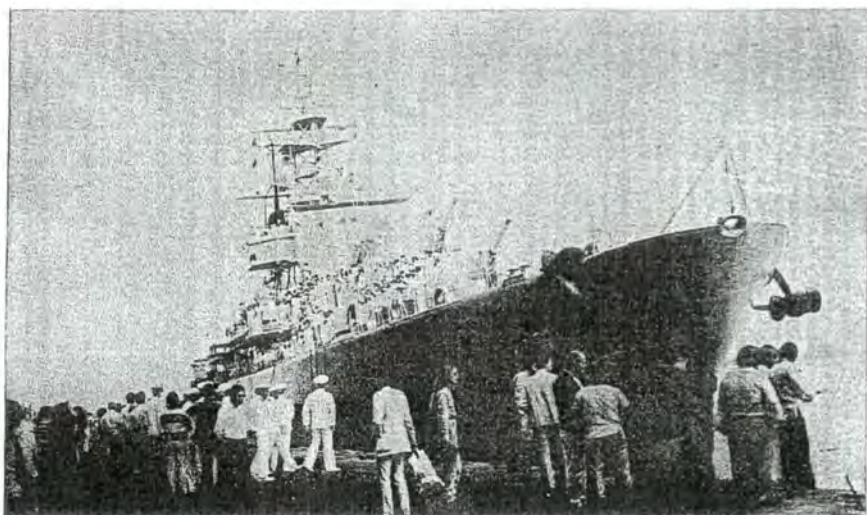
Visita a S.S. Juan Pablo II
Roma — Italia 1987



El famoso Coliseo Romano — Italia

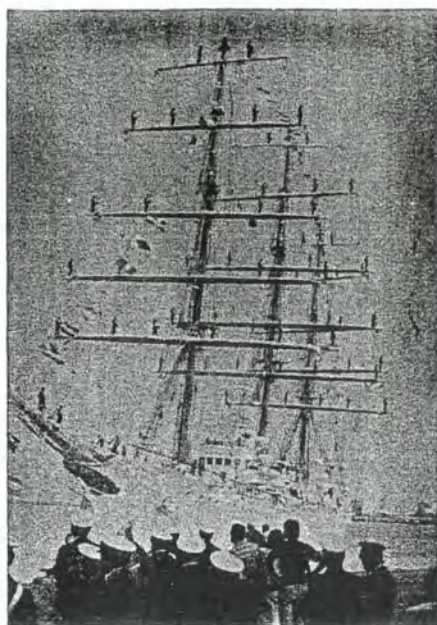
BUQUES ESCUELA DE OTRAS NACIONES

Cortesía:
Capitán de Corbeta
José CASTRO Bracamonte



ALEMANIA FEDERAL "DEUTSCHLAND"

Desplazamiento: 5450 Tons.
Dimensiones: Eslora 137.9 mts.,
Manga 16.0 mts.,
Puntal 4.8 mts.
Propulsión: 4 motores Diesel y 2 calderas,
8000 HP y 8400 HP
Autonomía: 6000 millas a 17 nudos
Armamento: 4 cañones de 100 mm.,
6 cañones de 40 mm.,
Año de Construcción: 1963



ARGENTINA "LIBERTAD"

Desplazamiento: 3,765 Tons.
Dimensiones: Eslora 94.2 mts.,
Manga 13.8 mts.,
Puntal 6.8 mts.
Propulsión: 2 Motores Diesel de 2400 HP
Autonomía: 12,000 millas
Armamento: 1 cañón de 76 mm.,
4 cañones de 40 mm.,
Año de Construcción: 1962

BRASIL "BRASIL"

Desplazamiento:
Dimensiones:

Propulsión:
Autonomía:
Armamento:

Año de Construcción:

3,400 Tons.
Eslora 131.3 mts.
Manga 13.5 mts.
Puntal 4.5 mts.
2 Motores Diesel de 8000 HP
7,000 millas a 15 nudos
1 cañón de 76 mm.
4 cañones de 40 mm.
1985

COLOMBIA "GLORIA"

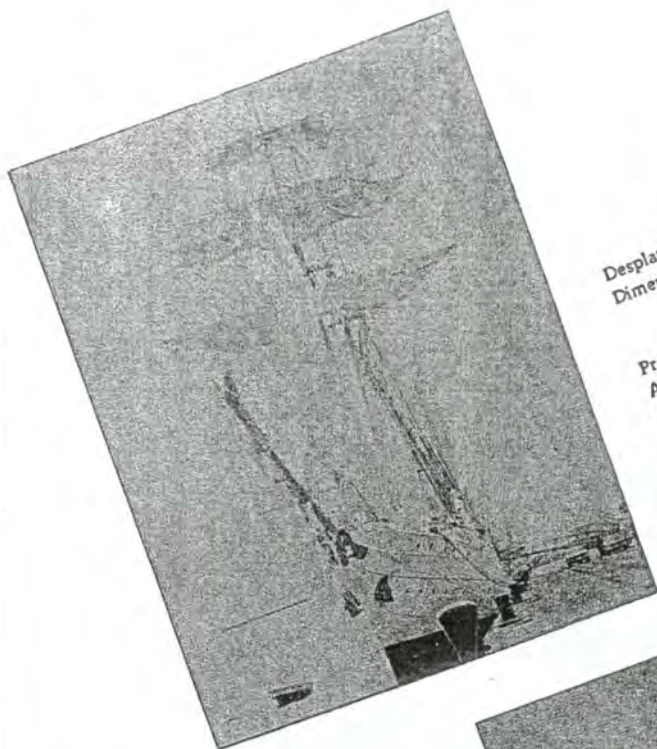
Desplazamiento:
Dimensiones:

Propulsión:
Año de Construcción:

1300 Tons.
Eslora 76 mts.
Manga 10.6 mts.
Puntal 4.5 mts.
1 Motor Diesel de 530 HP
1968



ANIVERSARIO

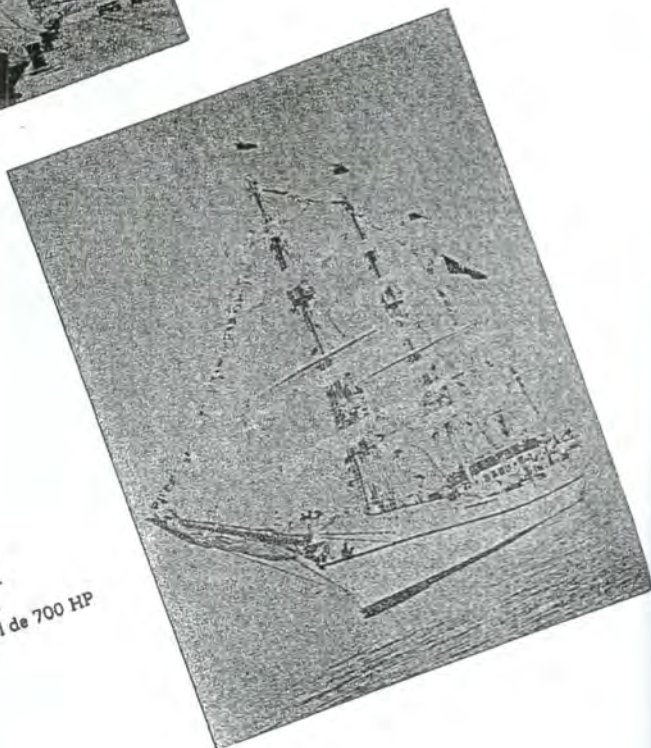


CHILE "ESMERALDA"

Desplazamiento:
Dimensiones:

Propulsión:
Autonomía:
Armamento:
Año de Construcción:

3673 Tons.
Eslora 94.1 mts.
Manga 13.1 mts.
Punta 7.0 mts.
1 Motor Diesel 1400 HP
8000 millas
2 cañones de 57 mm.
1952

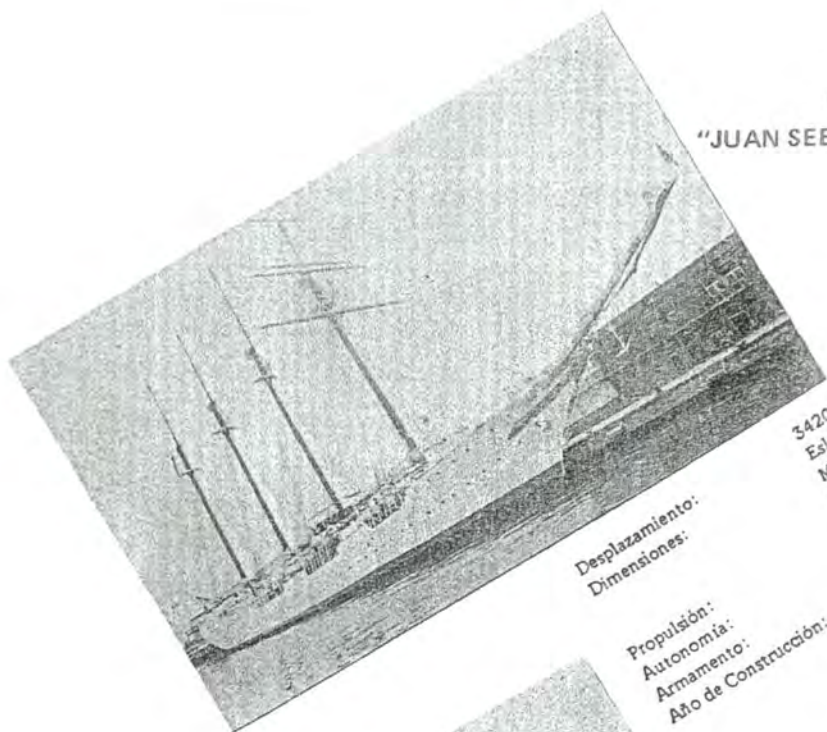


ECUADOR "GUAYAS"

Desplazam
Desplazamiento:
Dimensiones:

Propulsión:
Año de Construcción:

1000 Tons.
Eslora 76.2 mts.
Manga 10.6 mts.
Puntal 4.2 mts.
1 Motor Diesel de 700 HP
1978



ESPAÑA
"JUAN SEBASTIAN ELCANO"

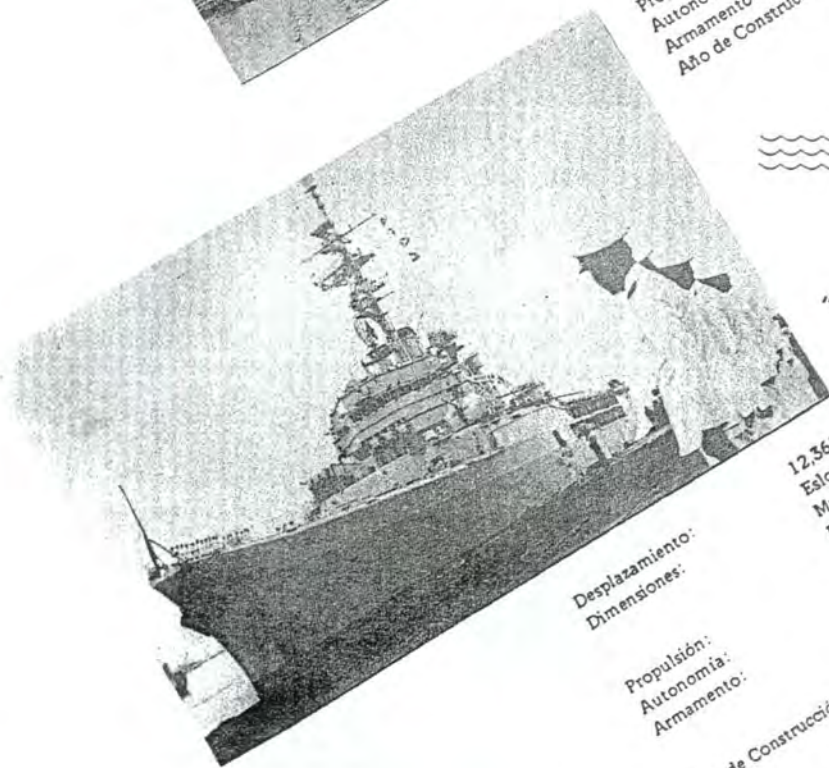
Desplazamiento:
Dimensiones:

3420 Tons.
Eslora 94.1 mts.
Manga 13.3 mts.
Puntal 6.4 mts.
1 Motor Diesel de 1500 HP
10.000 millas
2 cañones de 37 mm.
1928

Propulsión:
Autonomía:
Armamento:
Año de Construcción:



FRANCIA
"JEANNE D'ARC"

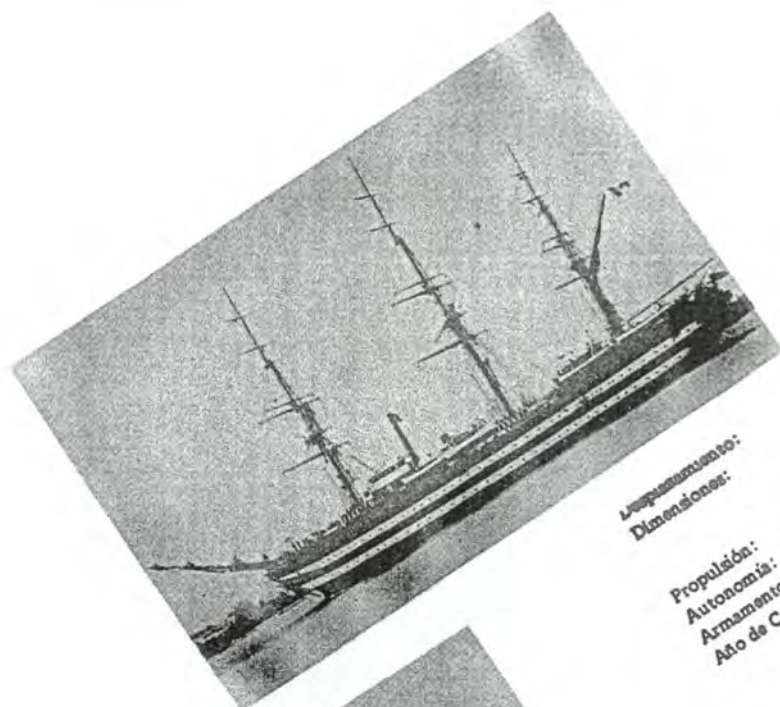


Desplazamiento:
Dimensiones:

12.365 Tons.
Eslora 182.0 mts.
Manga 24.0 mts.
Puntal 6.6 mts.
4 calderas, 4000 HP
6000 millas a 15 nudos
6 misiles Sup-Sup
"EXCOCET" MM-38
4 cañones de 100 mm.
1964

Propulsión:
Autonomía:
Armamento:

Año de Construcción:

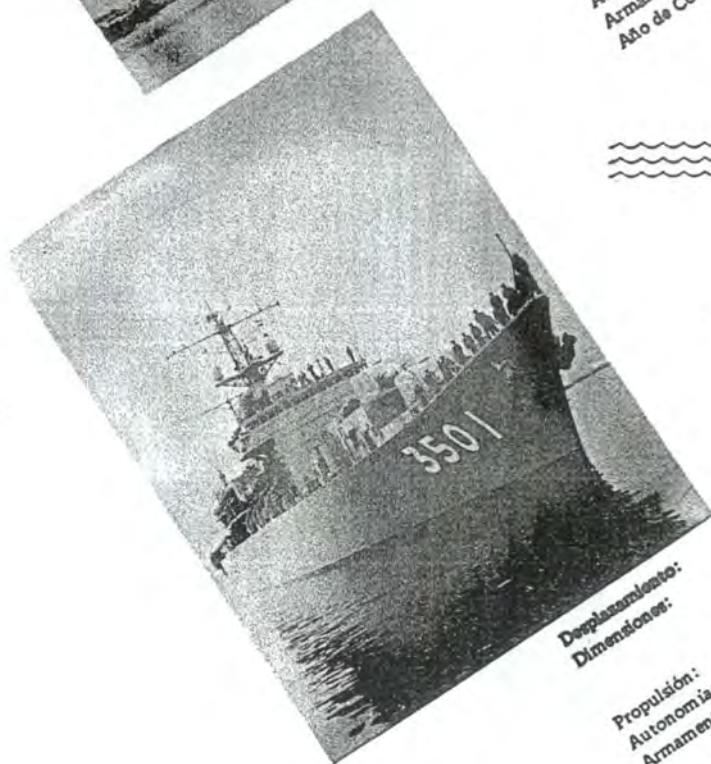
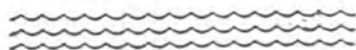


ITALIA
"AMERICO VESPUCCI"

4000 Tons.
Eslora 128.50 mts.
Manga 15.50 mts.
Puntal 4.50 mts.
2 calderas 20,000 HP
7000 millas a 18 nudos
4 cañones de 76 mm.
1969

Desplazamiento:
Dimensiones:

Propulsión:
Autonomía:
Armamento:
Año de Construcción:

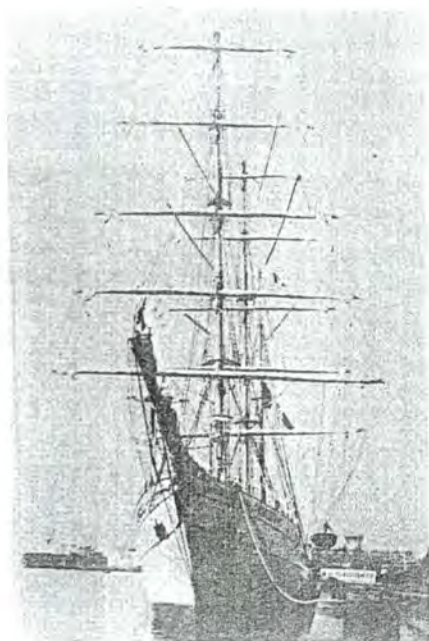


JAPON
"KATORI"

4146 Tons.
Eslora 82.4 mts.
Manga 15.5 mts.
Puntal 7.0 mts.
2 Motores Diesel 2000 HP
5450 millas a 6.5 nudos
4 cañones de 76 mm.
1 cañón de 20 mm.
1931

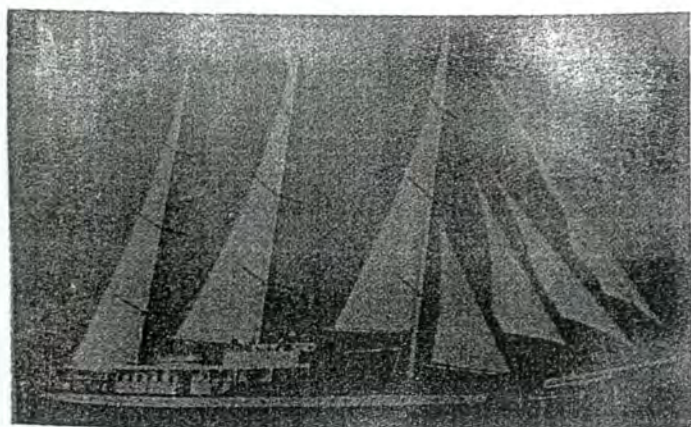
Desplazamiento:
Dimensiones:

Propulsión:
Autonomía:
Armamento:
Año de Construcción:



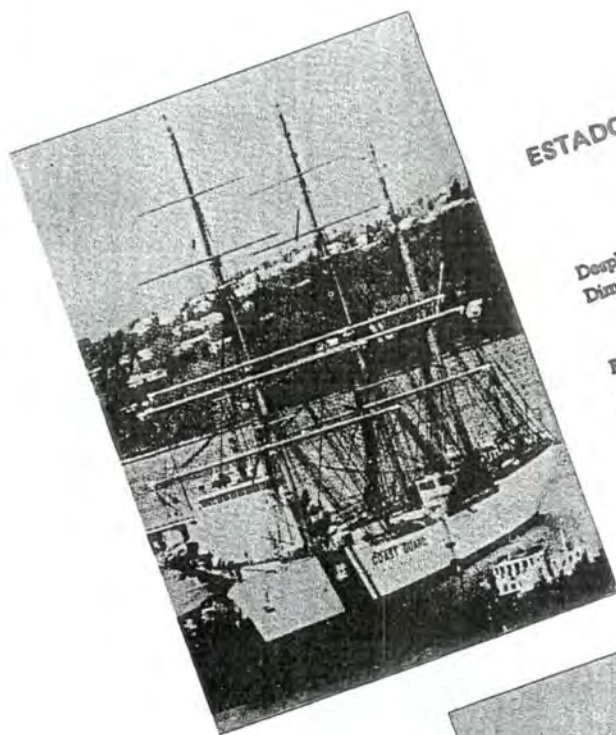
MEXICO
"CUAUHTEMOC"

Desplazamiento:	1800 Tons.
Dimensiones:	Eslora 90.5 mts. Puntal 5.1 mts.
Propulsión:	1 Motor Diesel de 750 HP
Año de Construcción	1982



URUGUAY
"CAPITAN MIRANDA"

Desplazamiento:	549 Tons.
Dimensiones:	Eslora 53 mts. Manga 8.6 mts. Puntal 3.2 mts.
Propulsión:	1 Motor Diesel de 500 HP
Año de Construcción	1930

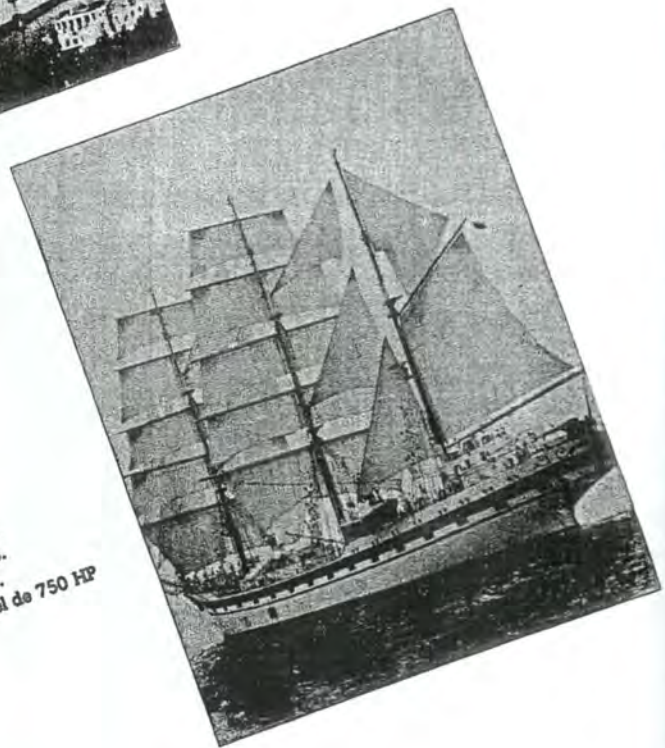


ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA "EAGLE"

Desplazamiento:
Dimensiones:

Propulsión:
Autonomía:
Año de Construcción:

1800 Tons.
Eslora 70 mts.
Manga 12 mts.
Puntal 4.6 mts.
2 Motores Diesel 750 HP
3500 millas a 10 nudos
1936



VENEZUELA "SIMON BOLIVAR"

Desplazamiento:
Dimensiones:

Propulsión:
Año de Construcción:

1260 Tons.
Eslora 82.5 mts.
Manga 10.6 mts.
Puntal 4.2 mts.
1 Motor Diesel de 750 HP
1980

MISION CUMPLIDA

Siguiendo la estela de trabajo y dedicación trazada a lo largo de los años por las diferentes dotaciones que prestaron servicios en nuestro Buque, ha sido posible concluir esta Obra, en la cual se resalta la Conmemoración del VIGESIMO QUINTO ANIVERSARIO del Afirmado del Pabellón Nacional en el BAP "INDEPENDENCIA".

El presente trabajo es dedicado a los hombres que pasaron por nuestro Buque y a las futuras generaciones de marinos para los cuales servirá de guía.

El BAP. "INDEPENDENCIA" debe continuar, como hasta ahora, prestando invalorable servicios a nuestra Fuerza Naval, por sus especiales características y condiciones multi-propósito, porque difícilmente se podrá conseguir en la actualidad uno igual.

La historia es una lección que no debemos olvidar. El Perú necesita de buques de guerra para defender nuestra integridad territorial. Recordemos la advertencia que hizo el gran visionario y estadista Ramón Castilla: "Cuando el país del sur compre un buque, nosotros debemos adquirir dos", lección que no aprendimos y por la cual sufrimos la amarga derrota en la guerra con Chile, tanto que cuando el CALLAO en 1880, fue bloqueado no tuvimos cómo defendernos.

Con orgullo y satisfacción podemos manifestar, que luego de VEINTICINCO (25) AÑOS al servicio de la Marina de Guerra del Perú, continúa nuestro Buque en óptimas condiciones de operatividad, habiendo finalizado en forma exitosa su período de recorrido, participando en operativos con la Fuerza de Superficie; y encontrándose listo para cumplir cualquier misión que le sea asignada por la Superioridad, con la moral en alto y siguiendo siempre el ejemplo de nuestro Gran Almirante MIGUEL GRAU.

Capitán de Navío
José R. VALEGA Cánepa
Comandante



63

CONSEJO DE GUERRA PERMANENTE

MARINA DE GUERRA DEL PERU



ZONA JUDICIAL DE MARINA

1926 - 1989



Gran Almirante del Perú
MIGUEL GRAU

Oleo de Pablo Muñiz
1879



INDICE

5	INTRODUCCION	25	APUNTES SOBRE DERECHO PENAL MILITAR
7	RESEÑA HISTORICA DE LA ZONA JUDICIAL DE MARINA	28	EL DEFENSOR DE OFICIO
11	RELACION DE OFICIALES QUE PRESTARON SERVICIOS EN LA ZONA JUDICIAL DESDE SU CREACION HASTA LA ACTUALIDAD	29	LA CONTIENDA DE COMPETENCIA
		30	LOS JUZGADOS DE INSTRUCCION SUSTITUTOS DE MARINA
18	DISPOSITIVOS LEGALES QUE CREAN LA ZONA JUDICIAL DE MARINA	31	HOMENAJE AL EMPLEADO CIVIL MAS ANTIGUO DE LA DEPENDENCIA
21	MISION Y ASPECTOS GENERALES	33	ANECDOTARIO
23	ORGANIGRAMA	35	LOCUCIONES LATINAS

INTRODUCCION

"La gran meta de la educación no es el conocimiento, sino la acción".

Herbert Spencer

Con ocasión de conmemorarse el Sexagésimo Tercer Aniversario de la Creación de la Zona Judicial de Marina, dispuesta mediante Decreto Supremo No. 014 de 28 de Junio de 1926, es intención de esta Presidencia, que tan significativa fecha sea recordada por todo el personal naval, para que tomen conocimiento de nuestra institución en la cual reposa la obligación de mantener en nuestras fuerzas, la moralidad, el orden y la disciplina. Con este objeto presentamos esta pequeña obra encaminada a dar a conocer de manera muy sucinta aspectos relacionados a su creación, a su misión y funciones, y a la justicia militar en general.

Quiere asimismo con esta publicación efectuar el reconocimiento de la labor realizada por todo el personal militar y civil que con su trabajo, dedicación y empeño, ha hecho posible que la administración de justicia, labor ardua y difícil de gran responsabilidad y trascendencia, se haya desarrollado con la mayor eficiencia y celeridad posible durante todo el tiempo de su existencia, cumpliendo en esta forma con su cometido.

Creemos sinceramente que esta publicación servirá además, para que se tome clara conciencia de la labor que cumple la Zona Judicial de Marina y de las consideraciones y apoyo que ella se merece, para el mejoramiento constante de la tarea que le ha sido encomendada.

Extiendo mi agradecimiento a todas y cada una de las personas que con su aporte desinteresado han permitido la cristalización de este anhelo, y en forma muy especial al Capitán de Navío C.J. Hernán MONSANTE Hague, quien con su valioso concurso y experiencia ha hecho posible que se cuente con los documentos del caso para la reseña histórica de la Zona Judicial de Marina, así como al Teniente Primero C.J. Sergio CASANA Bejarano quien pese a su juventud ha sabido, en tiempo muy corto, lograr la edición del presente trabajo, gracias al esfuerzo y dedicación que ha desplegado en todo momento.

El Capitán de Navío
José R. VALEGA Cánepa
Presidente del Consejo de Guerra
Permanente de Marina

RESEÑA HISTORICA DE LA ZONA JUDICIAL DE MARINA

ANTECEDENTES

Desde la creación de las Fuerzas Militares, hubo la necesidad de unir al mando de las armas la potestad de administrar justicia en forma independiente y distinta a la justicia ordinaria.

La justicia en el Ejército y en la Armada debe ser la justicia de mando, elemento de su existencia, inherente e inseparable a su misión misma. Pese a la emancipación política del Perú, continuaron rigiendo las ordenanzas españolas del 22 de Octubre de 1778, que normaban las disposiciones disciplinarias, administrativas y judiciales sobre el ejército y la armada.

Según ellas el presidente de la República, conforme a la Resolución del 19 de Julio 1829, tenía la facultad de nombrar al Juez, Fiscal y personal de los Consejos de Guerra para cada causa y revisar los fallos sin más restricción que el de no poder agravar la pena impuesta.

CREACION DEL CONSEJO SUPREMO DE GUERRA Y MARINA

En la Constitución de 1834 se introdujo la creación de un Consejo Supremo de Guerra y Marina que estaba integrado por vocales de la Corte Suprema y miembros del ejército y de la armada, ejerciendo el cargo de acuerdo a su antigüedad en el grado.

La Constitución de 1839 mantiene subsistente la facultad revisora de los fallos en el presidente de la República, conservándose de esta manera, una dictadura absoluta del jefe de Estado en materia de Justicia Militar.

PRIMER CODIGO DE JUSTICIA MILITAR

El primer código de justicia militar fue promulgado el 20 de Enero de 1898, por don Nicolás de Piérola, entonces presidente de la República. El 23 de Marzo del mismo año se instaló por primera vez el Consejo Supremo de Guerra y Marina, fecha que rige el inicio del año Judicial Militar.

La comisión codificadora que redactó el Código de Justicia Militar, sentó como base la necesidad de independizar la administración de justicia

del Poder Ejecutivo y de la justicia penal ordinaria. Estableció que la Justicia Militar debe ser administrada solamente por el Consejo de Guerra y Marina, por los Consejos de Guerra y por los Consejos de Revisión en Campaña, excluyéndose a los miembros del Poder Judicial de la conformación de los tribunales militares.

La independencia jurisdiccional de la Justicia Militar con respecto a la Justicia Ordinaria motiva la protesta de los magistrados, originándose un debate nacional a iniciativa del parlamento en 1899. Por ley No. 273 del 27 de Octubre de 1906 se reconoció la jurisdicción en último grado de la Corte Suprema de la República en materia de justicia militar, vía recurso de nulidad en los casos de sentencias dictadas por el Consejo Supremo de Guerra y Marina con penas mayores a 6 años de prisión, hasta la de muerte, y también las absolutorias que merecieran tales penas.

Al promulgarse el Código de Justicia Militar en 1963, se modificó la denominación del Tribunal máximo de Justicia Militar, denominándose "Consejo Supremo de Justicia Militar", desde entonces última instancia para el conocimiento de los asuntos que conforme al Código y a las leyes especiales corresponde al ámbito militar, limitando la intervención de la Corte Suprema de la República, reconociéndosele como máximo tribunal de justicia en materias de su competencia.

CREACION DE LA ZONA JUDICIAL DE MARINA

El 13 de Octubre de 1920, por ley del Congreso No. 4003 se creó el Ministerio de Marina, independizándolo de esta manera del Ministerio de Guerra. Con la intervención de la Misión Naval americana se dio inicio a la reorganización de los servicios de la Marina en cuanto a su administración y a su personal: se creó el sistema rotativo de puestos, cuerpo único de oficiales, se reorganizó la Escuela Naval y se echaron las bases de la Escuela Superior de Guerra Naval. Se creó el Servicio de Información y Comunicaciones Navales. Sin embargo, en materia jurisdiccional aún se mantenía la anterior organización. Fue así que por Decreto Supremo del 28 de Junio de 1926, cuando era presidente de la República don Augusto B. LEGUIA, se creó la "Zona Naval de la República" con jurisdicción en todo el territorio nacional.

Originariamente la Zona Naval estuvo integrada por un capitán de navío, jefe de zona, por un secretario oficial de la clase teniente primero, un Juez Instructor Permanente con grado de capitán de fragata o capitán de corbeta, por un auditor letrado asimilado al grado de capitán de fragata, un defensor de oficio (teniente primero asimilado), un relator secretario (teniente segundo) y un archivero (alférez de fragata), ambos asimilados, así como un amanuense y un portapliegos.

En la organización de la Zona Naval de la República existían deficiencias que era necesario subsanar antes que se iniciaran sus funciones en la administración de justicia, tales como proveer el reemplazo del jefe de zona, otorgamiento de permisos, cambios de colocación, impedimentos, etc. Por tal motivo se autorizó por Resolución Suprema No. 292 del 19 de Julio de 1926, la elaboración de un Reglamento Orgánico de la Zona Naval que fue promulgado el 7 de Octubre del mismo año, estableciéndose en forma clara la jurisdicción de la Justicia Naval en todo el territorio de la República, con sujeción a las disposiciones del Código de Justicia Militar vigente, siendo de su competencia todos los asuntos de la Marina Nacional y sus servicios auxiliares y todo aquello que por ley o por reglamento le correspondiere.

Quedó de esta manera reglamentado que la Zona Naval gozaba de total independencia para la administración de justicia, con las únicas limitaciones que se derivasen conforme a ley de subordinación jerárquica al Consejo de Oficiales Generales. Se determinó, también, que la Zona Naval ejercería en la Marina todas las atribuciones judiciales y disciplinarias que según el Código de Justicia Militar fuesen aplicables; teniendo sólo dependencia administrativa del ministerio de Marina.

Este reglamento rigió por cincuenta años, al haber aprobado la superioridad naval una nueva reglamentación en 1976. Habiendo sido últimamente aprobado el nuevo reglamento mediante R/CGM. 001-88-CG en Diciembre de 1988.

LOS PRIMEROS AÑOS DE LA ZONA JUDICIAL DE MARINA

Una vez aprobada su organización, se procedió al nombramiento de los funcionarios judiciales, habiendo sido el capitán de navío Julio CARBAJAL Fonseca, el primer presidente de la Zona Naval, el capitán de fragata Arturo ZAVALA y Zavala el primer Juez Instructor Permanente de Marina, al capitán de fragata asimilado Manuel MAURTUA primer auditor letrado, el teniente primero asimilado Hernán MONSANTE Rubio primer defensor de oficio letrado, el teniente segundo asimilado Germán GRIMALDOS Soto primer relator secretario y el alférez de fragata asimilado José VALDIVIA como archivero.

El primer local de la Zona Naval se encontraba en el primer piso del antiguo ministerio de Marina (Avenida Nicolás de Piérola) y ocupaba dos habitaciones. En 1931 la Zona Naval se independizó y se trasladó a la Avenida del Soldado Desconocido, hoy Nicolás Aranibar. Durante cerca de cuarenta años permaneció la Zona Naval en ese local, posteriormente se mudó de la Av. La Paz al Jirón Diego Gavilán No. 285 Magdalena y finalmente en 1984 se instaló en el local que actualmente ocupa en la Av. Javier Prado Oeste No. 2355 San Isidro.

Por ley No. 6511 del 18 de Febrero de 1929, se amplió el ministerio de Marina, denominándosele en adelante ministerio de Marina y Aviación. La Zona Naval conoció de los asuntos de aviación hasta 1943 en que se creó el ministerio de Aeronáutica y su correspondiente Zona Judicial, independizándose los tribunales Militares de ambos institutos.

ANTECEDENTES PARA LA PROMULGACION DEL VIGENTE CODIGO DE JUSTICIA MILITAR

El Código de Justicia Militar, de 1898, mantuvo su vigencia hasta 1939 en que se promulgó un nuevo ordenamiento penal militar. En el anteproyecto se denominaba Código de Justicia Militar y Naval, pero finalmente se promulgó como Código de Justicia Militar.

En 1950 concluye lo que podríamos denominar la primera etapa de la justicia militar en el Perú, ya que es el Código promulgado en ese año el que crea al Cuerpo Jurídico Militar como hoy lo conocemos, reglamentándose su composición, cargos, deberes y obligaciones, confiriéndose grado efectivo y uso del uniforme a los abogados al servicio de los tribunales de Justicia Militar, previo sometimiento a un periodo de asimilación para luego serles de aplicación las leyes y reglamentos que rigen para los oficiales de comando general. Es en este código que se cambia la denominación de Jefe de Zona por la de presidente del Consejo de Guerra y la Zona Naval de la República por la de Zona Judicial de Marina.

En 1963 se promulgó un nuevo código de Justicia Militar y se dictó una Ley Orgánica de Justicia Militar mediante la cual se perfeccionan las instituciones de la justicia castrense y se crea la rama administrativa del Cuerpo Jurídico, integrado por abogados asesores de los diferentes escalones del comando.

Promulgada la nueva Constitución Política del Perú el 12 de Julio de 1979, fue necesario adecuar todo el ordenamiento legal para no entorpecer su aplicación. Fue así que por DL 23214 del 27 de Julio de 1980 se promulgó el actual Código de Justicia Militar y por DL 23201 del 19 de Julio del mismo año la Ley Orgánica de Justicia Militar vigente.

**RELACION DE
OFICIALES QUE PRESTARON
SERVICIOS EN LA ZONA JUDICIAL DESDE
SU CREACION HASTA LA ACTUALIDAD**

**PRESIDENTES DEL CONSEJO DE GUERRA PERMANENTE
DE MARINA**

(1926 – 1989)

CAPITANES DE NAVIO

Julio CARBAJAL Fonseca
Manuel SOTIL
Juan SALAVERRY
Enrique MONGE
Manuel JIMENEZ
Ismael OTAROLA
Carlos LINDLEY López
J.J. ELIAS Murguía
Edmundo GUZMAN Barrón
Hernán VASQUEZ Lapeyra
Juan FREUNDT Sparrovich
Fernando ELIAS Aparicio
José NAMIHAS Meshali
Mario CELI Coronado

Alejandro ARANA Noriega
Jorge VILLAVICENCIO Soto
Luis DE LA BARRA Olivares
Ciro SAVARIA Hudson
Julio REATEGUI Pezo
Armando PEREIRA Ríos
Pedro GALVEZ Unzueta
Jorge CASTAÑEDA Pilo|Pais
Enrique PEREIRA Ríos
Héctor MARRACHE Palacios
Luis POLAR Echeandía
Juan SILVA Pérez
Alberto BUONAMICI Silvestri
José VALEGA Cánepa

JUECES INSTRUCTORES

CAPITANES DE FRAGATA

Armando ZAVALA y Zavala
Víctor ARNAS Thourne
Carlos O'HARA
Alejandro VALDIVIA
César BARANDIARAN
Miguel BERNOS Díaz
Javier LLERENA Pérez
Daniel MASIAS Abadía
Pedro GALVEZ
Juan RODRIGUEZ Ortíz
Jorge DEL AGUILA Alcorta
Carlos ALFREDO TIRADO Alcorta
César SOLARI Larraín
Oscar GONZALES Olivera
Jorge ANDRADE Gazzo
Pablo CAMOGLIANO Larraín
Jorge CASTAÑEDA Pilo Pais
Mario DELGADO Salcedo
Carlos NUGENT Cólfer
Mario SANCHEZ Peredo
Manuel IZAGUIRRE Escudero
Enrique BARNADAS Ramírez
Ricardo MENENDEZ Vásquez de Velasco
José PESETA Rar
Francisco PROTTO Alcerreca
Fernando TORRES Tisolini
Lionel ACHA Jamet
Jaime CALDERON Chamochumbi
César VILLAR Chirinos
Enrique CARRERA Puyo
Julio ESCUDERO Chichizola
Orestes O'DONNELL Padrón
Víctor ROCHA Chavarría

SEGUNDO JUZGADO DE INSTRUCCION

Ricardo PRIETO López de Castilla
Luis TEMPLE De La Piedra

JUECES SUSTITUTOS EN LIMA

C. de F. (CJ) Hernán MONSANTE Hague
C. de F. (CJ) Miguel VENEGAS Deacon
C. de C. (CJ) Carlos BIEBERACH
C. de C. (CJ) Preto LOPEZ De Castilla
C. de C. (CJ) Luis TEMPLE De La Piedra
C. de C. (CJ) Aníbal REYES Baella
C. de C. (CJ) Manuel LINDO Pérez

AUDITORES DE LA ZONA JUDICIAL DE MARINA

1926-1949 C. de F. (CJ) Manuel A. MAURTUA
1950-1966 C. de N. (CJ) Máximo CISNEROS Sánchez
1967-1968 C. de F. (CJ) Néstor VOTO BERNALES Corpancho
1969-1971 C. de N. (CJ) Manuel CALLE Luna
1972-1977 C. de N. (CJ) Alejandro MURGUÍA Marañón
1978-1982 C. de N. (CJ) Federico LUNA Cortés
1983-1985 C. de N. (CJ) Alberto RINCON Monroy
1986 C. de N. (CJ) Pablo VASQUEZ Flores

FISCALES DE LA ZONA JUDICIAL DE MARINA

1926-1949 Oficiales de Comando General
1950-1966 C. de F. (CJ) Néstor VOTO BERNALES Corpancho
1967-1970 C. de F. (CJ) Pedro L. SCARNEO Hovispo
1971-1973 C. de F. (CJ) César BALLADARES Napurí
1974-1977 C. de F. (CJ) Federico LUNA Cortés
1978-1982 C. de F. (CJ) Geraldo AROSEMENA Ferreyros
1983 C. de F. (CJ) Juber VALENCIA Gonzales

DEFENSORES DE OFICIO DE LA ZONA JUDICIAL DE MARINA

1926-1931 C. de C. (CJ) Hernán MONSANTE Rubio
1932-1933 Doctor Germán D. ZEVALLOS

1934-1949	Oficiales de Comando General
1950-1961	C. de F. (CJ) Manuel LABARTHE Gonzales
1962-1966	C. de C. (CJ) Pedro L. SCARNEO Hovispo
1967-1970	C. de C. (CJ) César BALLADARES Napurí
1971-1973	C. de C. (CJ) Federico LUNA Cortés
1974-1977	C. de C. (CJ) Geraldo AROSEMENA Ferreyros
1978-1982	C. de C. (CJ) Juber VALENCIA Gonzales
1983-1984	C. de C. (CJ) Luis TEMPLE De La Piedra
1985-1986	C. de C. (CJ) Francisco AMBIA Loayza
1985-1986	Tte. 1ro. (CJ) Fausto VINCES León
1987-1988	C. de C. (CJ) Carlos ESTEVES Bravo
1989	Tte. 1ro. (CJ) Jaime ROCHA Vega

RELATORES SECRETARIOS DE LA ZONA JUDICIAL DE MARINA

1926-1927	Tte.	Germán GRIMALDOS Soto
1928-1944	C. de C. (CJ)	Hernán MONSANTE Rubio
1945-1949	C. de C. (CJ)	Máximo CISNEROS Sánchez
1950-1961	C. de C. (CJ)	Pedro L. SCARNEO Hovispo
1961-1965	C. de C. (CJ)	César BALLADARES Napurí
1966-1967	C. de C. (CJ)	Federico LUNA Cortés
1968-1970	C. de C. (CJ)	Geraldo AROSEMENA Ferreyros
1971-1975	C. de C. (CJ)	Hernán MONSANTE Hague
1976-1977	C. de C. (CJ)	Bernardo VELARDE Rivero
1978	C. de C. (CJ)	Andrés GRAÑA Acuña
	C. de C. (CJ)	Francisco AMBIA Loayza
	C. de C. (CJ)	Juber VALENCIA Gonzales
	C. de C. (CJ)	Víctor RAMÍREZ Crespo
	C. de C. (CJ)	Carlos REYES Baella
	Tte. (CJ)	Eduardo VERGARA Fajardo
	C. de C. (CJ)	Manuel LINDO Pérez
	Tte. 1ro. (CJ)	Enrique GUTIERREZ Arbulú
	Tte. 1ro. (CJ)	Ricardo VERAU Montenegro
	C. de C. (CJ)	Luis MOSCOSO Zaldívar

DOTACION ACTUAL DE OFICIALES

1989

C. de N.
José R. VALEGA Cánepa
Presidente del CGPM

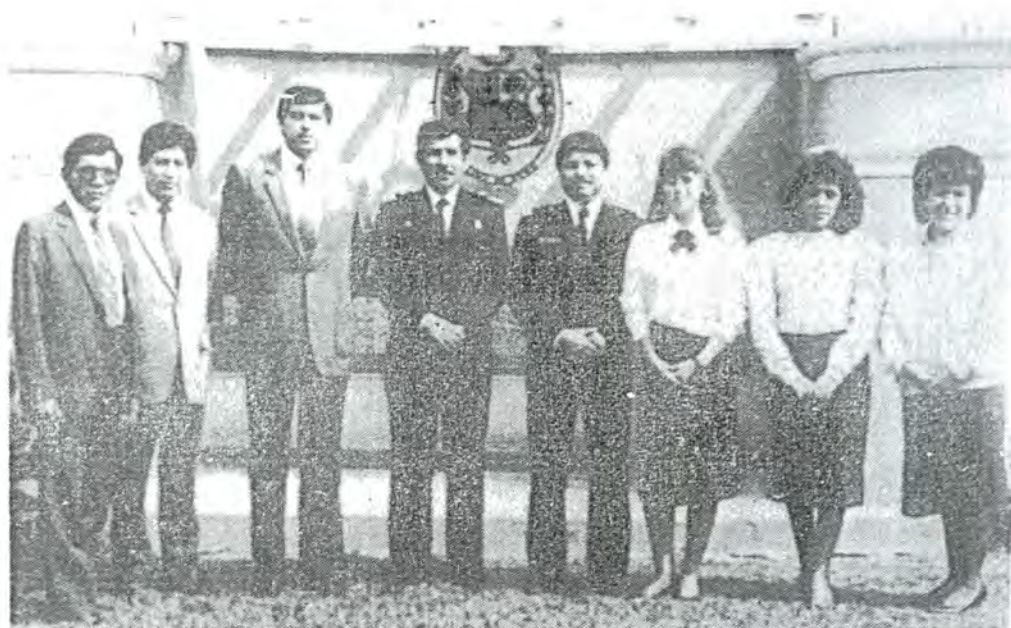
C. de N. CJ.
Pablo VASQUEZ Flores
Auditor

C. de F. Víctor ROCHA Chavarría	Jefe del Dpto. de Personal y Juez del Primer Juzgado de Instrucción Permanente
C. de F. Juber VALENCIA Gonzales	Fiscal
C. de F. Luis TEMPLE De La Piedra	Juez del 2do. J.I.P.
C. de C. Manuel LINDO Pérez	Juez del Juzgado Sustituto
C. de C. Luis MOSCOSO Zaldívar	Relator Secretario
Tte. 1ro. Alfredo AVALOS Zelasco	Secretario Letrado del 2do Juzgado de I.P.M.
Tte. 1ro. Fausto VINCES León	Jefe de Mesa de Partes
Tte. 1ro. Sergio CASANA Bejarano	Secretario Letrado del 1er. Juzgado de I.P.M.
Tte. 1ro. Jaime ROCHA Vega	Defensor de Oficio
Tte. 1ro. Luis MASSA Bendezú	Secretario del Auditor
Tte. 1ro. Ricardo VERAU Montenegro	Jefe de Secretaría
Tte. 2do. Federico LLERENA Ponce	Jefe Dpto. Administración



Dotación actual de los señores oficiales y personal subalterno que prestan servicios en la Zona Judicial de Marina





Personal que integra el 1er. Juzgado de Instrucción Permanente de Marina



Personal que integra el 2do. Juzgado de Instrucción Permanente de Marina

**DISPOSITIVOS LEGALES
QUE CREARON LA
ZONA MILITAR DE MARINA**

Organizando la Zona Militar de Marina, que se denominará Zona Naval

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Considerando:

Que, la experiencia ha demostrado los inconvenientes de carácter técnico y administrativo que ofrece mantener dependiente del ramo de guerra el funcionamiento de la justicia militar de Marina;

Que, la falta de este servicio propio ha dejado incompleta la organización del Ministerio de Marina, a cuya regular constitución es de interés público atender;

Que, sin destruir la unidad de justicia privativa del fuero de guerra, radicada en el Consejo de Oficiales Generales, es conveniente para el mejor acierto de los funcionarios encargados de administrarla, que cada ramo constituya por si mismo sus tribunales y juzgados con su propio personal, cuya preparación profesional ha de contribuir eficazmente a llenar los vacíos y suplir las deficiencias que, especialmente en materia naval, ofrecen por razón del tiempo transcurrido y por otras causas, los códigos vigentes;

Que no es indispensable, por ahora, establecer en el orden naval la división regional del país;

DECRETA:

- 1.— Organízase la Zona Militar de Marina, que se denominará Zona Naval.
- 2.— La Zona Naval tendrá jurisdicción en todo el litoral de la república, en la red fluvial y en el Lago Titicaca.
- 3.— El personal de la Zona Naval estará constituido así:
 - Un Jefe de Zona, Capitán de Navío
 - Un Secretario, Oficial de la clase de Alferez de Fragata a Teniente Primero.

- Un Juez Instructor Permanente, Capitán de Corbeta o de Fragata
- Un Auditor Letrado, asimilado a Capitán de Fragata
- Un Archivero
- Un Amanuense
- Un Portapliegos.

El Defensor será nombrado por el acusado con entera libertad, y, en su defecto, se le designará de oficio en cada caso por la autoridad respectiva, entre los Oficiales de Marina o entre los abogados designados por la Corte Suprema para Defensores de Oficio.

- 4.— El Jefe de la Zona Naval ejercerá, en el ramo de Marina, todas las atribuciones judiciales y disciplinarias que, según el Código de Justicia Militar y demás leyes y disposiciones vigentes, corresponde, en el ramo de guerra, al Jefe de la Zona Militar en Lima.
5. El Juez Instructor Permanente actuará en Lima, Callao y sus alrededores, y el Jefe de Zona nombrará, conforme a sus atribuciones, los sustitutos del Juez Instructor para los lugares o asuntos que lo requieran.
- 6.— El Ministerio de Marina dispondrá lo conveniente para la más pronta instalación de la Zona Naval.

Dado en Lima, a los veinticinco días del mes de Junio de mil novecientos veintisiete.

NOMBRAMIENTO DEL JEFE DE LA ZONA NAVAL

Lima, 7 de Julio de 1926

De conformidad con el Decreto Supremo del 28 de Junio pasado, que constituye la Zona Naval de la República;

SE RESUELVE:

Nómbrese Jefe de la Zona Naval al Capitán de Navío Julio CARVAJAL

Regístrese y comuníquese
Rúbrica del Presidente de la República

NOMBRANDO AUDITOR DE LA ZONA NAVAL CON ASIMILACION
A CAPITAN DE FRAGATA

Lima, 7 de Julio 1926

De conformidad con el Decreto Supremo del 28 de Junio pasado, que constituye la Zona Naval de la República:

SE RESUELVE:

Nómbrese Auditor Letrado de la Zona Naval al Auditor de Marina doctor D. Manuel A. Maúrtua, con la asimilación de Capitán de Fragata. Los haberes que devengue se aplicarán a las partidas Nros. 8 y 3 del pliego de Marina del Presupuesto General.

Comuníquese y regístrese

Rúbrica del Presidente de la República.

NOMBRANDO SECRETARIO RELATOR DE LA ZONA NAVAL, CON
ASIMILACION A TENIENTE PRIMERO

Lima, 7 de Julio de 1926

De conformidad con el Decreto Supremo del 28 de Junio pasado, que constituye la Zona Naval de la República;

SE RESUELVE:

Nómbrese Secretario Relator de la Zona Naval al doctor Germán GRIMALDOS Soto, con la asimilación de Teniente Primero. Los haberes que devengue se aplicarán a la partida No. 3 del pliego de Marina del Presupuesto General.

Comuníquese y regístrese

Rúbrica del señor Presidente de la República.

MISION Y ASPECTOS GENERALES

DE LA ZONA JUDICIAL DE MARINA

MISION:

Es misión del Consejo de Guerra Permanente de Marina, de los Jueces Instructores Permanentes y de los Jueces Instructores Sustitutos de Marina, administrar justicia con el objeto de mantener en la institución la moralidad el orden y la disciplina, reprimiendo su quebrantamiento en los casos previstos por la ley penal, mediante la aplicación de las sanciones que ésta señala.

ALCANCE DE LA MISION

A la Zona Judicial de Marina son sometidos los oficiales hasta el grado de capitán de fragata inclusive, el personal subalterno y los empleados civiles que prestan servicios en la Marina, para su juzgamiento por el Consejo de Guerra Permanente de Marina, por los delitos en que incurran conforme al Código de Justicia Militar o por los delitos comunes que cometan en actos de servicio o con ocasión de él, o dentro de un establecimiento o dependencia naval; corresponde a los Jueces Instructores de Marina y, en su caso, los Jueces Instructores Sustitutos de Marina la investigación para acreditar la existencia de los delitos o faltas y la responsabilidad de los autores. Durante el estado de guerra la jurisdicción de la Zona Judicial se extiende a todos los civiles sin excepción.

Además en los casos del artículo 328 del Código de Justicia Militar se somete a la Zona Judicial de Marina al personal superior, subalterno o civil de otros institutos militares o de la policía nacional por habilitación de jurisdicción dispuesta por el Consejo Supremo de Justicia Militar.

El Consejo de Guerra Permanente de Marina y los Jueces Instructores Permanente y Sustitutos, en los casos que la ley prevé, tienen facultad de fallo, para sancionar, dictar sentencia con sentido de ejemplarización al personal que ha incurrido en delito o falta. Las sentencias que expiden, una vez ejecutoriadas son de obligatorio cumplimiento.

ASPECTOS GENERALES

La Zona Judicial de Marina es la extensión territorial sobre la cual ejerce jurisdicción el Consejo de Guerra Permanente de Marina y los Jueces

Instructores, Permanentes o Sustitutos de la Marina y abarca todo el territorio de la República.

El Consejo de Guerra Permanente de Marina y los Jueces Instructores son autónomos, no dependiendo sus miembros en el ejercicio de sus funciones judiciales, de ninguna autoridad administrativa salvo la de los organismos judiciales de mayor jerarquía.

FUNCIONES GENERALES

- a.- Investigar, juzgar y sancionar a las personas sometidas a su jurisdicción por los delitos y faltas que puedan haber cometido.
- b.- Asesorar al Comandante General de la Marina en los asuntos relacionados con la Justicia Militar.
- c.- Proponer al Consejo Supremo de Justicia Militar las innovaciones o modificaciones del Código de Justicia Militar y de la Ley Orgánica de Justicia Militar, que se consideren necesarias.

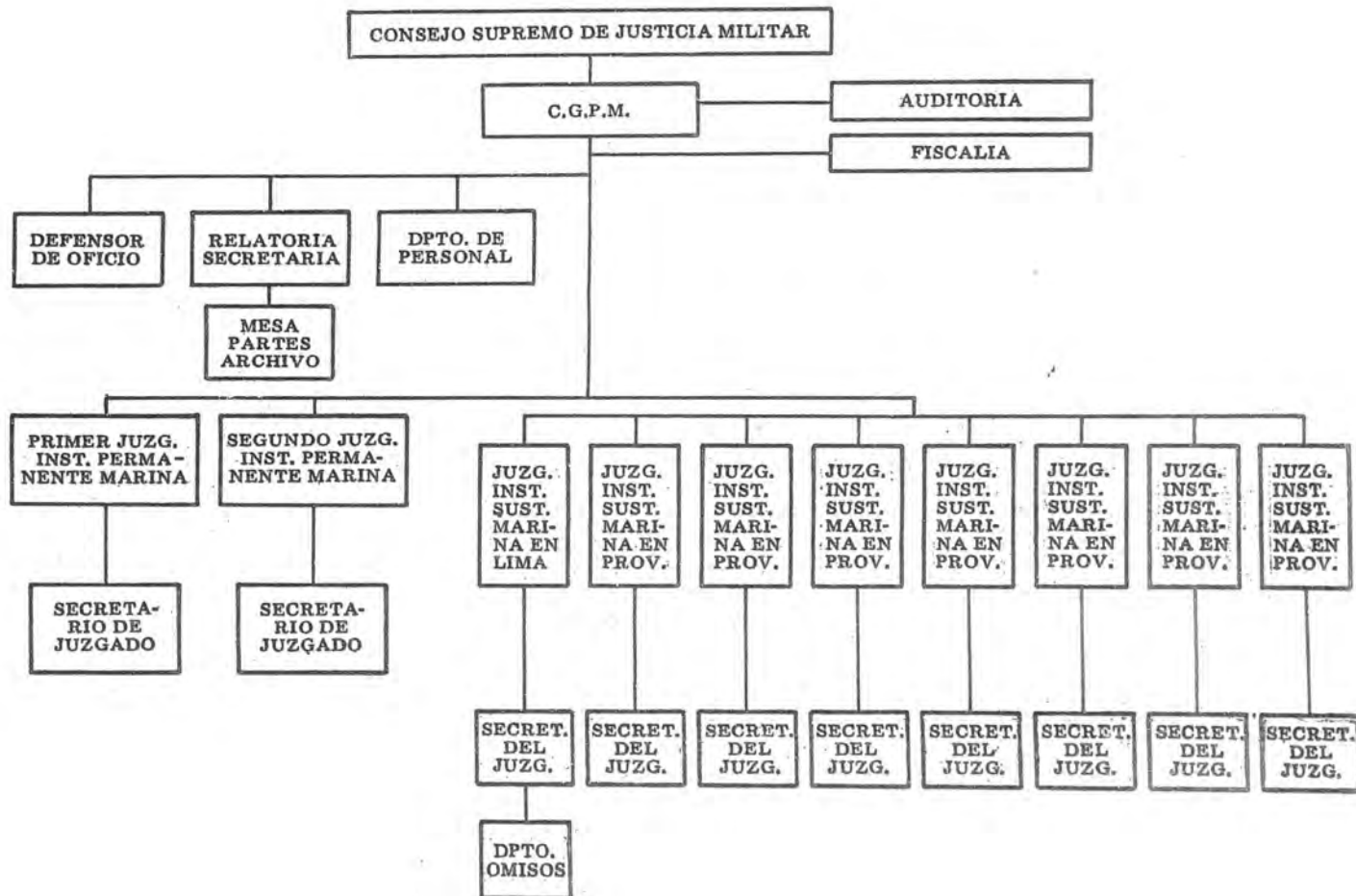
RELACIONES ORGANIZACIONALES

- a.- Dependencia orgánica: La Zona Judicial de Marina, depende de la Comandancia General de la Marina en lo administrativo.
- b.- Dependencia técnica o judicial: Depende del Consejo Supremo de Justicia Militar; y,
- c.- Dependencia militar: Para asuntos militares y de seguridad de la Comandancia General de Marina.

Consejo de Guerra Permanente de Marina en Audiencia Pública.



ORGANIGRAMA





Reconocimiento del Sr. Presidente del C. de G. P. de M. a la labor que desempeña el personal civil en esta Dependencia, en la persona del empleado más antiguo.

APUNTES SOBRE DERECHO PENAL MILITAR

APUNTES SOBRE DERECHO PENAL PRIVATIVO (PARTE GENERAL)

DERECHO PENAL MILITAR

CONCEPTO

Es un medio de control de la actividad castrense que regula el comportamiento de los miembros de los institutos armados, imponiéndoles una determinada norma de conducta con el fin de preservar el orden jurídico y la disciplina militar.

OBJETIVAMENTE

El derecho penal militar es el conjunto de normas que describen los comportamientos que lesionan o ponen en peligro los bienes jurídicos militares estableciendo sanciones para los transgresores.

Abraham Talavera lo define como una rama del derecho público interno por pertenecer al campo del Derecho Penal y tiene por objeto prever y reprimir los delitos que afecta la moralidad, el orden y la disciplina de los institutos armados.

Rómulo Lanatta da un concepto amplio sobre la Justicia Militar, nos dice que "Es una rama del derecho público interno y tiene por objeto prever y reprimir delitos y faltas graves que afectan a los institutos armados, organizan los Tribunales que deben conocer privativamente de tales infracciones y señalar el procedimiento especial que debe seguirse para juzgarlos".

ESTRUCTURA DEL DERECHO PENAL MILITAR

El Derecho Penal Militar para su mejor estudio se divide en:

- Derecho Penal Sustantivo: Es aquel conjunto de normas mediante las cuales se establecen los comportamientos considerados como infracciones, delitos y faltas militares y la sanción a imponerse.
- Derecho Penal adjetivo: Es aquel conjunto de normas que regulan al inicio, desarrollo y fin del proceso penal militar, así como sus institutos y los principios por los que se rige.

- **Derecho Penal Militar Orgánico:** Es el conjunto de disposiciones que regulan la composición jerárquica y atribuciones de los órganos encargados de administrar justicia militar, sea en tiempo de paz o en tiempo de guerra.

FUNDAMENTO JURIDICO DE LA EXISTENCIA DEL DERECHO PENAL PRIVATIVO

El Estado con el objeto de conservar su integridad, ha creado para su seguridad externa e interna los institutos armados y policiales respectivamente. Estos deben desenvolverse dentro de la moral y disciplina; pero de la relación entre el Estado y la sociedad pueden surgir irregularidades e infracciones. Es por esto que el Estado ha creado un cuerpo de leyes que regulen esos comportamientos, que preveen su comisión, y las repriman cuando se realizan éstas.

Así también se han dictado leyes de organización de jueces y tribunales encargados de administrar justicia. Actualmente en nuestra legislación rigen la Ley Orgánica de Justicia Militar (DL 23201) y el Código de Justicia Militar (DL 23214).

CARACTERISTICAS DEL DERECHO PENAL MILITAR.

- 1.— Es un derecho público: La aplicación de las leyes penales militares corresponde a personas públicas.
- 2.— Es un derecho regulador: Rige la conducta del militar.
- 3.— Constituye un sistema discontinuo de vicisitudes, no hay continuidad entre un artículo y otro, cada delito es independiente.
- 4.— Es un derecho normativo. Describe comportamientos considerados delictuosos y la sanción a imponerse.
- 5.— Es un derecho valorativo: Las normas para ser aplicadas deben estar de acuerdo con los bienes jurídicos protegidos.
- 6.— Es un derecho finalista: El Derecho Penal Militar se dirige hacia un resultado, su fin es proteger sus bienes jurídicos y buscar la seguridad del Estado.
- 7.— Es un derecho personalista: Por la infracción cometida sólo responde El Autor (en cuanto a la pena).
- 8.— Es un derecho sancionador: El Derecho Penal Militar no crea normas, las toma de otros derechos, las sanciones a establecer son represivas y las hallamos en todas las normas violadas.

LAS CARACTERISTICAS PROPIAS DEL DERECHO PENAL MILITAR

- La extensión de sus normas: Se hallan reguladas por normas de carácter sustantivo que describen los delitos y las sanciones de índole militar, normas procesales o adjetivas que señalan las pautas para la investigación y juzgamiento de los delitos. Y un conjunto de disposiciones de índole orgánica que establecen la organización, jerarquías y función de los órganos jurisdiccionales castrenses (Ley Orgánica de Justicia Militar).
- Autonomía: El Derecho Penal Militar es autónomo, es decir en su función de control de la actividad castrense, se rige por sus propias normas y ejerce *judicium* sobre los miembros de los institutos armados sometidos a proceso. Sus tribunales se organizan y rigen por su propia Ley Orgánica y sus sentencias constituyen cosa Juzgada.
- Calidad personal del agente: El Derecho Penal Militar como regulador de la actividad castrense aplica sus leyes a los miembros de las Fuerzas Armadas y Policiales que infrinjan las normas establecidas en su cuerpo de leyes.

EL DELITO MILITAR

El delito militar es el acto u omisión que lesiona o crea una situación de peligro a uno de los intereses militares de carácter colectivo o individual que reciben el nombre de bienes jurídicos militares y que son tuteladas por el derecho penal castrense.

Doctrinariamente al delito militar se le define como "el acto típico antijurídico, imputable a un militar (excepcionalmente a un civil) culpable, sometido algunas veces a condiciones objetivas de punibilidad y sancionado con una pena".

EL DEFENSOR DE OFICIO

El Defensor de Oficio, integrante del Cuerpo Jurídico Militar, aparte de sus obligaciones castrenses que le impone el hecho de pertenecer a la Fuerza Armada o Policía Nacional, es un abogado en ejercicio y debe observar también las prescripciones del Código de Ética Profesional en el ejercicio de su cargo. Cabe aquí glosar a un maestro de Derecho, al Dr. Domingo GARCIA Rada, quien en sus "Instituciones de Derecho Procesal Penal", al referirse al papel que le cabe al abogado en la defensa de su patrocinado, escribe estas frases:

"Moralidad y ciencia constituyen los fundamentos en que debe reposar la acción profesional del abogado. No puede dar consejos inmorales a su cliente. La mentira, el ardid, la artimaña deben estarle vedados. Ello no quiere decir que deba exigir a su cliente, más aún, obligarle a decir la verdad al ser interrogado por el instructor sobre una imputación. Aún siendo autor del delito, el inculpaado puede negarlo, la ley no le exige que diga la verdad, por eso no le recibe juramento y prohíbe que lo preste, sancionando con la nulidad en caso de hacerlo. Por mandato de la ley, la instructiva se recibe sin juramento, ni siquiera se le pide que prometa decir la verdad pero esto no quiere decir que el defensor no puede usar de ciertos medios procesales que la ley permite y que carece de relevancia para calificarlos de inmorales. A veces las necesidades de la defensa lo imponen y el abogado, lícitamente puede recurrir a ellos, aunque indirectamente causen perjuicios a terceros. Tal el caso de pedir el aplazamiento de una audiencia, de una diligencia. Es innecesario señalar los innumerables casos moralmente inobjectables en los cuales el defensor puede aconsejar a su cliente que, en guarda de su interés, actúe en forma que no sea conforme con la verdad, pero sin que ello constituya engaño".

"Lo que el abogado no puede recomendar es la mentira, no la negativa, sino decir falsedades más graves cuando perjudican a terceros, bien sea imputándole un delito o agravando su condición procesal".

"El abogado es colaborador de la justicia en todo aquello que no constituya perjuicio para su cliente. Esta colaboración no es ilimitada, teniendo como tope natural el legítimo interés de la defensa".

"Al aceptar un patrocinio el abogado adquiere deberes y asume derechos frente a su cliente y frente al Juez; no puede mentir ni desviar el cauce de la justicia, pero debe proteger a su cliente frente a las imputaciones que la sociedad le formule".

LA CONTIENDA DE COMPETENCIA

Y LA DEFENSA DEL FUERO PRIVATIVO NAVAL

La jurisdicción del Fuero Privativo Militar, está amparada por la Constitución Política del Perú, en sus artículos 233 Inc. 1 y artículo 282. En cuanto al primer artículo referido, nuestra Constitución establece dentro de las garantías de la administración de justicia, la unidad y la exclusividad de la función jurisdiccional, estableciendo como jurisdicción independiente por excepción a la Militar. Asimismo, nuestra Constitución establece que los miembros de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional en los casos de delito de función serán sometidos al fuero privativo militar y al Código de Justicia Militar.

El Decreto Ley 23201 Ley Orgánica de Justicia Militar, en sus artículos 75 y 80 Inc. 2do. en concordancia con nuestra Constitución Política establece dentro de las atribuciones del ministerio público, la Defensa de la Competencia jurisdiccional Militar; asimismo, el Código de Procedimientos Penales en su Artículo 10 en cuanto se refiere a la competencia, nos refiere al ámbito de la jurisdicción y privativa militar, para la instrucción y juzgamiento de los delitos cometidos por miembros de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional.

Sin embargo, a pesar de que como es de verse la jurisdicción militar se encuentra amparada por los dispositivos legales vigentes, frecuentemente ésta se encuentra amenazada, en un intento de ser avasallada por algunos Jueces pertenecientes a otra jurisdicción que por diversos motivos tratan de sustraer de la Justicia Militar, causas que no son de su competencia.

El jurista Domingo GARCIA Rada, nos refiere "La competencia por razón de la función proviene de la existencia de la Jurisdicción Privativa. De causas seguidas ante el fuero privativo, no pueden actuarse diligencias ante el juzgado de instrucción. La Incompetencia de este último es absoluta, siendo nulo lo actuado".

El fuero Privativo Naval ha venido defendiendo con éxito en reiteradas oportunidades la Jurisdicción Militar, entablado Contienda de Competencia que le ha sido favorable.

Debemos concluir de que la jurisdicción del Fuero Privativo Militar, ha sido y es en la actualidad defendida de acuerdo a nuestro ordenamiento legal vigente, con coraje y valor, estableciéndose una garantía para la Administración de Justicia Militar Naval.

LOS JUZGADOS DE INSTRUCCION SUSTITUTOS DE MARINA

Con la finalidad de optimizar la Administración de Justicia, el Consejo de Guerra Permanente de Marina, ha creado en forma progresiva y de acuerdo a los requerimientos existentes un Juzgado de Instrucción Sustituto de Marina en Lima y nueve en provincias y que son los de Ilo, Arequipa, Puno, Madre de Dios, Pucallpa, Iquitos, Chimbote, Paita y Tumbes, habiendo sido creado éste último en el año 1987.

El Juzgado de Instrucción Sustituto de Marina en Lima, está conformado por un Capitán de Corbeta del Cuerpo Jurídico, quien se desempeña como Juez, por un empleado Civil Abogado, como secretario Letrado, y por nueve actuarios judiciales entre personal militar y civil, planta que permite la tramitación de los numerosos expedientes que ingresan a dicho Juzgado dentro de los términos señalados por Ley. Cabe anotar que en este Juzgado se ha centralizado la tramitación de los juicios especiales, tales como las Deserciones Simples por Omisión y Comisión, Abandonos de Destino y Faltas; asimismo, se tramitan las Deserciones Calificadas, lo cual permite que tales expedientes sean tramitados con celeridad y criterio uniforme.

En el caso de los Juzgados de Provincias, los Capitanes de Puerto de las jurisdicciones correspondientes se desempeñan como Jueces en adición a sus funciones, habiéndose nombrado como secretarios Letrados a Oficiales del Cuerpo Jurídico en algunos casos y en otros a empleados civiles Abogados de profesión.

Dichos Juzgados son inspeccionados dos veces al año, por funcionarios del Consejo de Guerra, quienes verifican la tramitación de los expedientes que tienen a su cargo; asimismo, imparten charlas al personal con la finalidad de capacitarlos adecuadamente para el mejor desempeño de sus funciones.

Los Juzgados de Instrucción Sustitutos coadyuvan, pues, a una mayor eficiencia en la Administración Permanente y en otros descentralizando la Administración de Justicia.



HOMENAJE AL EMPLEADO CIVIL MAS ANTIGUO DE LA DEPENDENCIA

MARCOS SALINAS CRIBILLERO
ARCHIVO VIVIENTE DE LA
ZONA JUDICIAL DE MARINA

Marcos Salinas Cribillero nació el 25 de Abril de 1941 en el hermoso departamento de Ancash.

Ingresó a la Marina de Guerra del Perú un 28 de Setiembre de 1960, con el grado de marinero 1ro. prestando servicios desde esa época en la Zona Judicial de Marina. Por ello, en la actualidad es considerado el decano de los actuarios judiciales, así como un archivo viviente de anécdotas y recuerdos de la evolución de la Zona Judicial de la Marina habiéndose ganado el aprecio y la estima de todo el personal que ha prestado servicios en la Zona Judicial.

Como marinero 1ro. aparte de las labores propias del servicio militar obligatorio, en el año de 1965, prosiguió laborando en la Zona Judicial de Marina como Empleado Civil de carrera. En la actualidad tiene 29 años de servicios.

Ha sido condecorado en dos oportunidades: a los 20 años con el grado de Caballero y a los 25 años con el grado de Oficial.

Entre muchas de las anécdotas que recuerda, nos contó que en una oportunidad en que se seguía un proceso judicial a un oficial, el mismo que se encontraba detenido en San Lorenzo, el Consejo de Guerra decretó su libertad inmediata (provisional), disponiendo que se hiciese circular el Mensaje Naval respectivo para tal fin.

Salinas que en esa época trabajaba como ordenanza en la mesa de partes recibió el mensaje indicado a las 10 a.m. para darle trámite inmediato, encontrándose, según nos relata "cruzado", no reparó en el mensaje y lo dejó sobre el escritorio. Transcurrieron 24 horas de recepción del mensaje, y ya más calmo tomó conciencia de su descuido, el que originaba que el oficial, por su culpa, continuara detenido en la Isla de San Lorenzo.



Cuando regresó a la Zona luego de su franco, se encontró con el tremendo problema que había originado su descuido, motivo por el cual trató de subsanar el error, aunque un poco tarde; por este motivo fue arrestado 4 días en la misma isla donde se encontraba detenido el oficial. Es decir que por su descuido el oficial recién salía en libertad después de más de 24 horas del retraso y en cambio él ingresaba 4 días arrestado en la misma isla.

Sin embargo, debido a la buena conducta observada en la isla el castigo fue reducido a 2 días. Santo remedio.

Marcos Salinas Cribillero

ANECDOTARIO

Sin lugar a dudas, la diligencia judicial más interesante es la Audiencia Pública, pues en ésta los protagonistas actúan en "vivo y en directo", dejando traslucir su temperamento, su estilo personal y sentido de equidad, lo cual a su vez permite que se destilen valores y sentimientos, dando forma a la justicia, la que algunas veces sonríe y otras solloza.

Como ejemplo de ello, a continuación vamos a narrar algunas anécdotas ocurridas en nuestro diario quehacer, anécdotas de cuya autenticidad damos fe, por lo que debemos aclarar que cualquier semejanza con hechos o personajes de la vida real no es mera coincidencia.

1.— EL ULTIMO RECURSO DEL DEFENSOR

En este caso se juzgaba a un grumete por el delito de Deserción Calificada. Cumplidas las formalidades de ley, le tocó intervenir al Defensor de Oficio, quien fundamentó su alegato en el hecho de que su patrocinado tenía conviviente y dos menores hijos. Al término de su exposición, los miembros del Tribunal le replicaron que en el expediente no obraba prueba alguna de tal aseveración. Creyendo perdida su gestión el defensor salió del recinto para regresar casi en el acto, llevando a una hermosa criatura, con olor a talco y aún en pañales. Manifestó que era una de las hijas del encausado y que era la prueba de su alegato. Finalmente el Tribunal impuso al encausado una condena condicional.

No obstante este caso que tiene carácter de cosa juzgada, hasta el día de hoy no cesa en sus indagaciones un acusioso e infatigable miembro del Tribunal. Hasta ahora no se explica el extraordinario parecido entre la carga de la prueba, es decir la criatura, y el Defensor de Oficio... aunque reiteradamente le hemos manifestado que es obra de la Justicia Divina.

2.— UNA EQUIVOCACION FORTUITA

Se juzgaba en audiencia pública a varios encausados: Cuando ya había transcurrido más de media hora, apareció presuroso el Fiscal Suplente, sudoroso y cargado de papeles, quien luego de pedir disculpas al Tribunal de

inmediato se dirigió al aulil, tomó la primera acusación escrita que tuvo entre manos y con modulada voz y gestos inquisitorios formuló su escueta pero severa acusación. Casi de inmediato intervino el defensor del acusado manifestando airadamente que a su patrocinado no sólo lo habían acusado por un delito distinto al que era materia de autos, sino que inclusive le habían cambiado de apellido materno, de estado civil y que se habían referido hechos y lugares extraños. Luego de esto el Tribunal entró en sesión secreta, determinándose que el señor Fiscal por el apuro que llevaba se había equivocado de escrito, lo cual no fue motivo para que el presidente del Tribunal le diera una tremenda reprimenda.

El relator secretario pensó calladamente sobre lo cierto que es ese dicho de que "El que mucho abarca poco aprieta", poniendo desde entonces especial cuidado cuando nos encomiendan cargos adicionales o colaterales o como se denominen.

3.— DE LA JUSTICIA SU CORAZON

Un acusado fue traído de la ciudad de Arequipa para ser juzgado en audiencia pública. Este al narrar los hechos, reconoció su autoría con notoria sinceridad, explicando que se vio forzado a ello debido a la difícil situación por la que atravesaba. Luego del debate correspondiente el Tribunal le impuso una sentencia determinada, la misma que se dio compurgada con el tiempo de detención que había padecido. Leída que fue la sentencia, el presidente del Tribunal de ese entonces, con su típico acento loretano, le preguntó al encausado si tenía algo más que agregar, manifestando éste, visiblemente afectado, que el hecho de quedar libre le preocupaba aún más, pues no tenía un céntimo para regresar a su lugar de origen y que para colmo de males no conocía ni un ánima en la tres veces coronada ciudad de Lima. Esto conmovió al señor presidente, quien a la vez que expresaba su preocupación por la suerte del encausado, extraía de uno de sus bolsillos un billete el que luego lo puso en la mesa manifestando que era su contribución para el pasaje de regreso del recién liberado, hecho que fue repetido por los demás miembros del Tribunal con mayor o menor rapidez, no recordando quien fue el encargado de comprar y embarcar al encausado.

Esta anécdota la narramos con especial satisfacción pues actos como la del señor presidente, anónimos y diarios, dignifican la administración de justicia y enaltecen a nuestra querida institución.

LOCUCIONES LATINAS

En el léxico jurídico suelen emplearse con mucha frecuencia expresiones latinas, provenientes del Derecho Romano, que constituyen principios y axiomas de derecho; algunas de las más importantes, consignamos a continuación:

A contrario sensu	En sentido contrario
A fortiori	Con más razón
A prorrata	En proporción
Ab initio	Desde el principio
Ad hoc	Para el caso
Ad probationem	Para la prueba
A posteriori	De acuerdo a las consecuencias; después
A priori	De acuerdo a los antecedentes, antes
Conditio sine qua non	Condición esencial, indispensable
Corpus delicti	Cuerpo del delito
De jure	De derecho
De facto	De hecho
Dura lex sed lex	Dura es la ley, pero es la ley
In dubio pro reo	En la duda a favor del reo o la duda favorece al reo
In situ	En el sitio
Ipsa facto	Por el hecho mismo; en el acto
Ipsa jure	De pleno derecho no requiere prueba
Motu proprio	Voluntariamente
Stricto sensu	En sentido restringido
Nullum crimen sine lege	No hay delito sin ley
Nullum poena sine lege	No hay pena sin ley
Nullum poena sine iudicio	No hay pena sin juicio

Faltan las páginas 83-84