

PERU
Alma



Mater



10985



Alma Mater

*Historia y Evolución de la
Escuela Naval del Perú*



“Alma Mater”

Fernando Casaretto Alvarado.

© Indecopi N° 0601 - 1999

Arte: Hilda Casaretto Sánchez

Diseño de Portada: Sergio Bernales Raffo

Fotografía: Guillermo Hare
Eugenio Vilchérrez
Jesús Torres

Diagramación: Víctor Contreras Lázaro
Carlos Zuñiga Segura

Impresión: Imprenta de la Marina de Guerra

Lima - Perú.

Aes triplex circa pectus

(Un triple bronce alrededor del pecho)

Horacio
(65 a.C. - 8 a. C.)

Reflexión que en su Oda III hace este poeta y filósofo latino refiriéndose a la vocación y arrojo de los marinos.

*La milicia no es más que una
profesión de hombres
honrados*

Pedro Calderón de la Barca
(1600 - 1681)

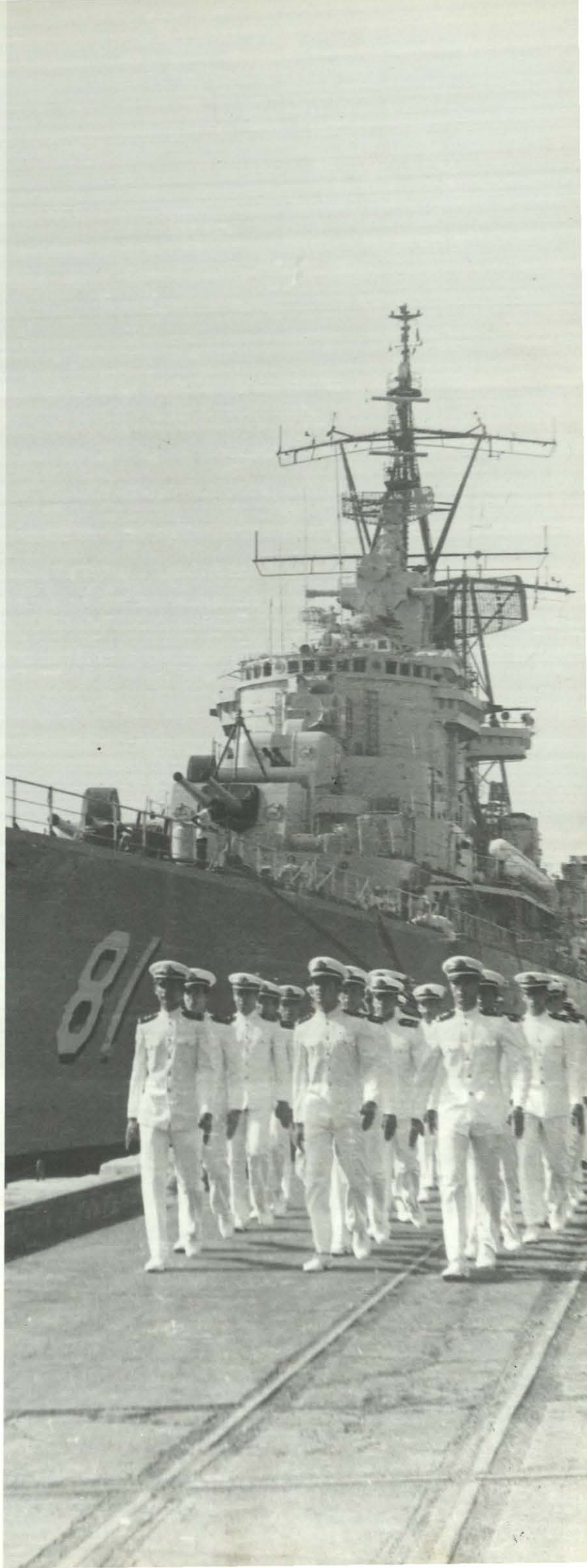
*Arma la proa e salpa verso
il Mondo*

(Enfila la proa y zarpa hacia el mundo)

Gabriel D'Annunzio
(1863-1938)
En el prólogo de "La Nave"



Cadetes de la Escuela Naval del Perú. En segundo plano el crucero BAP. "Almirante Grau" nave insignia de la Marina de Guerra del Perú.





Escuela Naval del Perú, año 1930

Presentación

L

a Marina de Guerra del Perú tiene la antigüedad de la República, nace institucionalizada en el mismo año de la Independencia, 1821. El General José de San Martín, el Ministro de Guerra y Marina Bernardo Monteagudo y el Comandante General de la Marina Jorge Martín Guise son sus fundadores.

Peruanos, marinos de profesión desde antes de la gesta emancipadora, forman parte de esta historia y lucharon por la libertad con lo mejor de su esfuerzo para ser protagonistas en la génesis republicana y también docentes de quienes, a su lado fueron sus subordinados y después sucesores.

El largo y esforzado camino de la Escuela Naval del Perú, denominación que lleva nuestra Alma Mater desde el año 1921, es sin embargo, más antiguo que la República. Transitan desde la época del Virreinato del Perú nombres que marcan momentos históricos, personas que fueron en su circunstancia verdaderos pioneros impulsando Academias y Escuelas que tuvieron nombres distintos o semejantes al que hoy lleva la Escuela Naval del Perú, pero que, por esa comunión que da el mar con sus “volúmenes docentes”, horizontes infinitos y cielo rector, hacen al marino universal.

Hoy la Marina de Guerra, en la misma alborada del nuevo siglo presenta este libro: “Alma Mater”, obra que dedicamos a los jóvenes de nuestra Patria, a los que han decidido ser marinos, a quienes lo son, a los que dedicaron los mejores años de su vida a la Marina. A todos los peruanos.

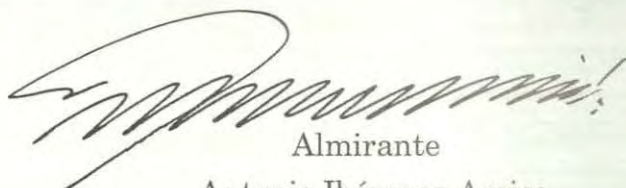
Y lo hacemos a través de un derrotero que pretende contar una historia.

Una historia que conlleva el afán de decir a todos los peruanos y al mundo que nos sentimos orgullosos, con el íntegro de la dotación de la Escuela Naval hoy, de la misión que cada cual tiene asignada en la Institución.



Somos conscientes del esfuerzo nacional en demanda de la formación, instrucción y entrenamiento de los marinos, y ponemos en ello, como en todas las tareas que la Patria nos asigna, el esfuerzo profesional que nos exige el nivel del compromiso.

Compromiso patriótico en el que la presencia permanente de nuestros héroes se aúna a la gratitud que sabemos guardar hacia quienes a través del tiempo se han identificado con la noble tarea de formar e instruir a hombres y mujeres, que en la flor de la vida, han decidido servir a la Patria con el respeto y reconocimiento que en la Marina de Guerra del Perú se tiene para con nuestros hombres mayores.



Almirante

Antonio Ibárcena Amico

Comandante General de la Marina





Escuela Naval del Perú, año 1999

Introducción

L

a carrera naval es una vocación de vida.

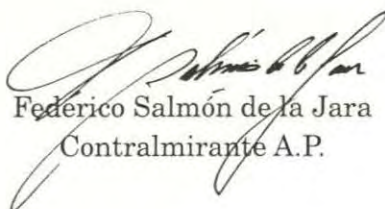
Lo entendemos así quienes hacemos de ella quehacer cotidiano, lo perciben también los peruanos orgullosos de una Marina de Guerra que honra a la Patria.

“Alma Mater” documenta con solidez—fruto de exhaustivo análisis e investigación— lo que constituye la formación, instrucción, entrenamiento del joven que eligió ser marino. Esta obra explica esa gravitación misteriosa en donde se compendia: antigua sabiduría, notable tradición, esforzado camino.

Allá por los años sesenta el Centro Naval del Perú incorporó en su directorio al Alférez de Fragata Fernando Casaretto Alvarado, quien integró entonces la “Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú”, la cual devino después en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. El objetivo era en ese momento un proyecto muy ambicioso, casi un sueño. Hoy transcurridos treintiséis años la “Historia Marítima del Perú” es una realidad.

Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, el autor transitó el mismo periplo con obras personales donde destacan el libro “A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau” (cinco ediciones desde 1976), la “Historia Gráfica Miguel Grau” (58,000 ejemplares en diversas ediciones), la obra teatral “Los Peruanos de Angamos” y muchas otras realizaciones que han contribuido a la divulgación de la espiritualidad que anima a la Marina de Guerra del Perú, a través de sus hombres y sus hechos.

Que esta nueva expresión de fervor patriótico y estilo propio que conocemos ya de antiguo, llegue como mensaje trascendente a las generaciones de todos los tiempos, en la alborada del nuevo siglo, es sentimiento que comparto con el historiador al repetir con él: “No cualquiera se adentra en el mar y se guía por las estrellas”.


Federico Salmón de la Jara
Contraalmirante A.P.





Una escena que se repite año a año es la del ingreso de los Aspirantes a Cadetes a la Escuela Naval. Ocurre generalmente cuando el verano, toca a su fin. A una edad -entre la niñez y la adolescencia- tan llena de interrogantes, la temprana decisión que conduce al hombre a concatenar su destino con la vida en el mar es vocación que vincula al joven con la colosal aventura de llevar adelante una opción de vida que sólo halla paralelo en el sacerdocio y el magisterio.

“El honor es la poesía del deber”.

Alfredo de Vigny (1895)

Es fascinante reconocer que jóvenes que no se conocían, confluyeron un día en la Escuela Naval, para desasidos del hogar por voluntad vocacional, iniciar en otra casa, la carrera naval.

Duros años de formación profesional impartida por ese organismo vital llamado Escuela Naval, en provecho de Aspirantes y Cadetes dejan en ellos, paulatinamente, la impronta que: férrea disciplina, elevada moral, rigurosa instrucción y severo entrenamiento en las unidades de la escuadra los hace aptos para asumir después responsabilidades como Oficiales de Marina.

En los más difíciles trances de nuestra historia, el Perú ha encomendado a los marinos, capitales tareas, a menudo lejos del mar; tareas que siempre se cumplieron, más allá del deber y sin reparo de sacrificio alguno, exigencias en las que la propia vida, es tributo a Dios, a la Patria, a la Marina de Guerra, a la familia.

Esto, con ser labor cotidiana es al mismo tiempo, elemento vivificador que, a su turno en el tiempo, constituye aporte generacional que entranándose con hechos anteriores fortalecen la esencia misma de la Institución Naval para ser historia, tradición, alma, legado.

Dentro de tan trascendente obra, una virtud de raro hallazgo en la historia del Perú distingue a la Marina: su sabia discreción para cumplir con la Patria e incidir con el esfuerzo de la Institución y la capacidad profesional de sus hombres en la vida nacional.

No cualquiera se adentra en el mar y se guía por las estrellas.

Prólogo

L

a Marina de Guerra del Perú entrega en esta oportunidad al lector un nuevo testimonio del acontecer institucional.

Alma Mater pretende ser una expresión. Una expresión de lo que ha sido, es y pretendemos que continúe siendo este fascinante derrotero de formar e instruir a jóvenes con vocación naval, para que, espiritualmente aptos y físicamente capaces, sirvan al país al graduarse como Oficiales de Marina. Así cumplirán uno de los más importantes encargos que la Patria puede encomendar a un peruano en ejercicio de su vocación: dar a los hombres y mujeres de buena voluntad la oportunidad de trabajar en la deseable situación de paz nacional y permitir, por igual a todos, realizarse en la vida y participar con esfuerzo pleno, en el desarrollo del Perú, cuna de sus ancestros, tierra en la que se ha nacido y se ama.



19

La Institución Naval nace con la República en el año 1821. La existencia de una Marina nacional es inquietud temprana del Libertador General José de San Martín y de quienes con él fundaron la Patria al proclamarse la independencia el 28 de julio de aquel año. Poco antes, el 17 de marzo de 1821, la primera nave de la que vendría a ser la primera escuadra nacional se incorpora en Paita al comando militar de la provincia de Piura. Es la goleta "Sacramento", que se integra al esfuerzo independentista al ser capturada a los españoles por el contramaestre Victoriano Cárcamo y su hermano, el carpintero y guardián Andrés Cárcamo. Arribaría después al puerto de Huacho, donde fue recibida por el jefe del cuartel general en Huaura: José de San Martín.

Se espiga en este libro el camino pre-republicano, el meritorio esfuerzo de gobernantes españoles que durante el Virreinato se preocuparon por dar educación integral a jóvenes que después serían pilotos, para lo cual se dispuso profesores, locales, instrumental y prácticas en los buques.

Se van marcando así hitos de la educación naval, donde tiene lugar preeminente la Academia Real de Náutica de Lima. Ubicada inicialmente en el propio Palacio de Gobierno, de ella emergerían con los años hombres notables que después fueron activos participantes en el esfuerzo republicano. Aún en la propia España estudiarán peruanos que, tras graduarse en la península, se sumaron luego al efectivo trabajo independentista de dar patria emancipada al antiguo Virreinato del Perú.

Muchos nombres de esforzados pioneros -en todas las jerarquías y en múltiples actividades concurrentes- se enlazan en el tiempo para establecer en Lima, Paita y Callao, locales en donde se va prohiendo la institucionalidad de la Marina. Nombres como enlazando puentes entre el Virreinato y la República nos conducen a la historia actual. Eduardo Carrasco podría con justicia simbolizar en sí mismo aquel derrotero fascinante, pues es el primer Director que tiene la Institución Naval en el período republicano, lugar que ocupó en mérito a los largos años dedicados a la docencia naval, inquietud vocacional que debe haber adquirido posiblemente desde el mismo instante en que como alumno ingresa a los 15 años de edad a la Academia Real de Náutica de Lima, en el año 1794. Su vocación le valió en 1818 ser denunciado y luego encausado por el Santo Oficio de la Inquisición, bajo el cargo de poseer una biblioteca plural que comprendía libros de los enciclopedistas franceses, hecho peligroso para España, tan cercano estaba el 14 de julio de 1789 y aún en pleno auge la Revolución Francesa. Pasaría vicisitudes Carrasco y sería prisionero de los españoles durante el proceso de independencia nacional, que como sabemos transcurre hasta Junín y Ayacucho. José Olaya Balandra es héroe peruano en estos años como indecisos -si en historia cabe tal expresión-, entre una independencia proclamada y la batalla definitiva del 9 de diciembre de 1824.



Se suceden luego fechas y eventos: en 1823, la Escuela Central de Marina se traslada al Callao, ante la Lima ocupada por tropas de Canterac el 13 de junio de aquel año. Posteriormente retorna al local de Desamparados, pero los daños ocasionados por el terremoto del 30 de marzo de 1828, obligan a un nuevo traslado. La primera ceremonia de clausura se realiza en 1831, y al año siguiente la Escuela Central de Marina y el Colegio Militar se fusionan, esto durante el gobierno de Gamarra. Siguen los años de la Confederación Perú-Boliviana; en 1840 se establece la Escuela Central de Marina y se crea la Escuela Náutica de Paita, que funcionaría hasta 1900.

Así se configura un periplo accidentado donde no faltan hechos de espe-

cial relevancia, como el viaje en 1843 del bergantín “Rímac”, por ser el primer crucero de instrucción fuera del país.

El presidente Ramón Castilla dispone en octubre de 1849 el restablecimiento de la Escuela Central de Marina en Bellavista. Sin embargo al iniciarse el año 1850 se crea el Instituto Naval Militar, que inicia sus labores en el Hospital San Juan de Dios de Bellavista. Un año después se traslada este Instituto a la inveterada sede del Hospital del Espíritu Santo.

En 1856, la fragata “Amazonas” se constituye en el primer buque escuela americano en dar la vuelta al mundo, navegación que se hace posible bajo la égida de Eduardo Carrasco y, más tarde, de Juan José Panizo y Talamantes. La fragata “Amazonas” zarpa del puerto del Callao el 26 de octubre de ese año y completa el azaroso viaje el 28 de mayo de 1858. Este es un hito naval entalengado al mejor presidente que ha tenido la nación peruana: Ramón Castilla y Marquesado. El arribo al Callao del vapor de ruedas “Rímac” el 27 de julio de 1848, había confirmado, diez años antes, el espíritu de conciencia naval que motivó permanentemente las acciones de este peruano excepcional.

Arístides Aljovín, Antonio de la Guerra, Manuel Villar, José Sánchez Lagomarsino, Manuel Villavisencio son algunos nombres de Oficiales egresados del Colegio Naval Militar cuando el Capitán de Navío Juan José Panizo era Director (1856 a 1865).

La conciencia naval de los gobernantes, sumada a hombres y medios, permitió que la pretensión española en 1864 tuviera en Abtao y el Callao respuesta contundente; sin dejar de lado la presencia amenazante de dos blindados peruanos que, sin participar en la guerra contra España, deben de haber disuadido a los aventureros de realizar una acción que no compartían en la propia Península políticos y gobernantes de preclaro pensamiento. El monitor “Huáscar”, al mando de José María Salcedo y la fragata “Independencia”, con Aurelio García y García, procedentes ambas de astilleros ingleses, protagonizaron así el gran esfuerzo nacional en demanda de la libertad americana.

En 1870, uno de los buques que integró la flotilla de remolque del “Manco Cápac” y “Atahualpa” (1868-1870), el transporte “Marañón”, sería por disposición del presidente Balta, el primer local a flote que tuvo la Escuela Naval en su historia, sin mengua de aquellos buques que condujeron a los alumnos en viajes de instrucción.



Carlos de los Heros logra en 1871 medalla de oro en aprovechamiento y ocho años después, la inmortalidad, cuando a bordo del monitor “Huáscar” muere el 28 de agosto de 1879.

1872 año en que se produce una cruenta revolución, es tiempo de prueba para el país y de especial relevancia naval—cívica en la historia de la Marina de Guerra, siempre dispuesta a avalar el orden constitucional.

Por entonces, el vapor “Meteoro” inicia sus labores de capacitación de postulantes a la Marina. Es la Escuela Preparatoria que funciona paralelamente al “Marañón” y que tiene como Director al prestigioso Camilo N. Carrillo. El “Meteoro” es antecedente de honor de lo que, transcurridos ciento veintiún años, se constituyó en la actual Pre-Esna, escuela que cumple funciones semejantes a las de aquélla.

Esta analogía entre el “Meteoro” y Pre-Esna se asocia con otra igualmente fascinante: la barca “Nereyda”, con el comando del Capitán de Corbeta Melitón Carbajal se hace a la mar por treinta días el 17 de enero de 1874. En el crucero de instrucción realizado en el verano de 1999, es decir ciento veinticinco años después, el velero “Marte” de la Escuela Naval del Perú, reedita el entrenamiento que condujo aquel héroe de Angamos transmitiendo experiencia, conocimiento y sobre todo formación profesional a alumnos que después con él, fueron protagonistas en una guerra que marcó al Perú y dio especial lugar de honor a los marinos.



El 27 de enero de 1878 el presidente del jurado calificador Miguel Grau, e ilustres componentes del jurado como Teodoro Elmore, Sebastián Lorente, Guillermo More, Manuel Villavisencio, entre otros, expresan al Ministro de Guerra y Marina que “el aprovechamiento que han alcanzado los alumnos (...) ha correspondido debidamente a los deseos y fines del Supremo Gobierno y a la contracción y esfuerzo de sus directores y profesores”.

La Guerra del Guano y el Salitre encuentra a aquellos profesores y alumnos tripulando naves que son acaso la mejor parte de la historia del Perú. Marineros peruanos en antiguos, queridos buques que sin duda manejaban con harto profesionalismo, confirmaron durante el íntegro de la guerra virtudes que bien podrían expresarse en una pléyade de hombres y de naves. La eficiencia y espíritu combativo de los marinos darían cuenta de naves chilenas echadas a pique el 21 de mayo de 1879, el 3 de julio de 1880 y el 13 de setiembre del mismo

año: entre otras, la “Esmeralda”, en Iquique, el “Loa”, en el Callao, y la “Covadonga”, en Chancay. Ningún buque de la Marina peruana fue hundido en esta guerra.

La historia de nuestra institución, en lo que atañe a la docencia naval, ha de transcurrir en el pontón “Perú” entre los años 1888 a 1896.

De 1897 a 1900, las actividades de la Escuela Naval transcurrieron en el fundo Santa Sofía, propiedad de Auguste Dreyfuss (el nombre del predio era el de su esposa) ubicado en el local de la Escuela de Artes y Oficios, hoy Politécnico José Pardo en la avenida Grau de Lima.

El pontón “Perú” retoma su protagonismo (cesadas sus actividades como lazareto), entre 1900 y 1907, año en que colapsó esta noble nave. 1906 es el año de la Misión Naval Francesa; la conduce el Teniente de Navío Paul de Marguerye, quien tiene a su cargo la dirección de la Escuela e introduce importantes reformas durante ese año y el siguiente, que son los de su mandato. Manuel Beingolea, literato peruano (1875-1953) fue alumno en el pontón “Perú” y dejó sentidas líneas que son testimonio recogido en esta obra.

El transporte “Iquitos” acoge a la Escuela Naval durante un año (1908 a 1909) y ejerce la dirección por primera vez Ernesto Caballero y Lastres, quien la retomaría nueve años después.

El 17 de marzo de 1909 se traslada la Escuela a Bellavista, donde ha de transcurrir importantes años de su existencia. Bellavista es el portalón de acceso a La Punta.

Con un íterin de cuatro años, el Capitán de Navío José A. Theron dio continuidad entre 1912 y mediados de 1914 a aquella gestión francesa de Marguerye, noble simiente en el esfuerzo institucional que impulsó el presidente José Pardo.

Ya en La Punta y en el lugar donde hoy se erigen modernas edificaciones, es inaugurada la Escuela Naval por el presidente Augusto B. Leguía el 15 de setiembre de 1912 (aunque las clases se iniciarían efectivamente el 4 de febrero de 1915). Desde entonces se va a dar una continuidad de meritorios esfuerzos, concatenación en la que tiene lugar de honor la Misión Naval Americana.

Protagonista de primera línea en tan denodado esfuerzo es el Capitán de Navío Charles Gordon Davy, quien fue director durante diez años consecutivos.



Cubre Davy una importante etapa que influyó con notabilidad en la escolástica, usos y costumbres de la Escuela, desde inicios del año 1921 en que él es protagonista en múltiples actividades.

Si la convicción en el cumplimiento del deber tiene relación con el ejemplo, aunado esto en una exigente política de trabajo día a día y hora a hora, entonces Charles Gordon Davy es -en la manifestación de quienes fueron Cadetes en su época- un arquetipo.

El 30 de mayo de 1921 se oficializa el nombre de la Escuela Naval del Perú y ya han transcurrido setenta y ocho años desde entonces.

Al edificio fundacional del año 1912 se agregaron sucesivamente el edificio "San Martín" en 1928 y diez años después, el "Guise" y otros más, hasta formalizar la Escuela en la década del 50 un paisaje urbano conservador, con edificaciones que se correspondían con cierto afrancesamiento muy en boga en la primera década del siglo XX. En 1960 una nueva fisonomía arquitectónica irrumpió en la Escuela Naval. Era que traería consigo, como doloroso preámbulo, la demolición sucesiva de aquellos queridos, antiguos edificios: "San Martín", "Guise" y "Grau", tarea realizada a todas luces con un procedimiento que el libro "Una historia muy pequeña" describe así: "Está en la memoria, la demolición, como penosa, de los antiguos edificios, destruidos a golpes con una gran esfera de acero que pendía de una cadena sujeta a un castillo de fierro, instalado éste en un vehículo tipo grúa desde el cual se pendulaba a motor la cadena".



Efectivamente, al promediar el año 1961 los Cadetes y Aspirantes desalojaron los clásicos edificios "San Martín" y "Guise". "Nos trasladamos en junio a una construcción muy hermosa de altas galas, erigida en terrenos ganados en gran parte al mar".

"Sólo trece años de vida tuvo aquel edificio de 1961 (cuyo presupuesto ascendió a S/. 12'657,218.98). El fuerte sismo que afectó Lima, Callao y gran parte del país el 3 de octubre de 1974 destruyó esta soberbia aunque imperfecta obra ingenieril. (...). En abril de 1981 un nuevo edificio reemplazó al que veinte años antes se había estrenado. Se encuentra prácticamente en el mismo lugar y fue el primero de otros que vinieron a restablecer entre ese año y 1983 el gran conjunto que es el Alma Mater de la Marina de Guerra del Perú".

Siguiendo la publicación antes citada, que recoge un testimonio de pri-

mera fuente, cabe anotar: “Muy atrás, pues, quedan ya en el recuerdo los edificios uno, dos y tres, la enfermería, el campo de deportes (de doscientos cincuenta metros de perímetro), el antiguo gimnasio, el gabinete de química ‘Cabo Cañaverál’, el comedor, las cuadras de personal subalterno, la lavandería, el taller de mecánica, la casa de botes, el busto del Teniente Manuel Clavero y tantos lugares, hoy difíciles de ubicar en el terreno, pero tan presentes en el afecto”.

La Escuela Naval del Perú, nombre establecido oficialmente el 30 de mayo de 1921 a casi cien años después de la fundación de la Escuela Central de Marina, el 1 de noviembre de 1821, se ha ido paulatinamente desarrollando en fondo y en forma.

Si en la década del sesenta la revolución en la educación trae a la Escuela Naval la regla de cálculo y su casi misterioso manejo (pronto desentrañado hasta en sus más complicados usos), en un período bastante corto la computadora u ordenador ingresa en la docencia primero, y en el uso cotidiano, después.

Las generaciones que desde el 20 de julio de 1969 observaron el cielo con mayor familiaridad que antes, pues la Luna dejó de ser por entonces inaccesible, lograron también en consonancia con el tiempo y sus hitos, acceder en la propia Escuela Naval y a bordo de las Unidades de Escuadra –en las que realizaron prácticas cotidianas y anuales en los cruceros de instrucción- a nuevas formas de hacer las cosas.

Materiales, cascos, equipos, sistemas de armas, plantas de ingeniería, satélites, universalización, comunicaciones a la velocidad de la luz (hecho no muy antiguo, al fin y al cabo), idiomas, interrelación con universidades, escuelas e institutos; en fin, ciencia, cultura y arte no son en la alborada del nuevo siglo, lo que ello fue –siquiera- en los años setenta.

La nueva forma de hacer las cosas implica anticiparse a los hechos. Esta es la clave. Afrontar desde ya lo que ha de venir, porque aprender en el momento es, hoy por hoy, no arribar oportunamente.

Nuevas condiciones impusieron también la necesidad de variar reglas de antiquísima tradición. Hoy, cuando se lee en el frontispicio del monumento al Gran Almirante Grau la tradicional frase:



“Cadetes navales seguid su ejemplo”

el mensaje va dirigido tanto a hombres como a mujeres.

Algo, sin embargo, no varía. Como el mar y su mapa celeste arriba, la vocación naval que temprano anida en los jóvenes corazones es promesa de futuro, de servicio a la patria, de confianza en Dios.



Capítulo I

*Docencia del mar y génesis
de la Escuela Naval
durante el Virreinato*



Pintura del cosmógrafo mayor del Virreinato: Francisco Ruiz Lozano (1657).- Casona de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

“El más remoto antecedente de una Escuela Naval en nuestro país se remonta al año 1657”.

Guillermo Lohmann Villena
“Historia Marítima del Perú”.

L

a Historia Marítima del Perú es una obra monumental que representa en sí misma un auténtico homenaje a la Marina de Guerra del Perú y a todo lo que la Institución encierra. En sus páginas, notables historiadores peruanos dan testimonio acerca de innumerables tópicos, muchos de los cuales discurren en torno de la docencia naval. El mar peruano, aunque en directo contacto con la región de costa, influye de manera determinante en el íntegro del país y exige del poblador, conocimiento, arte y respeto. Es camino que une, defensa natural, sustento de vida, y de religiosidad.

Guillermo Lohmann Villena, al abordar el tema “Planteles educacionales” en los siglos XVII y XVIII, afirma que “El más remoto antecedente de la Escuela Naval en nuestro país se remonta al año 1657. El entonces Virrey Luis Enríquez de Guzmán Conde de Alba de Aliste fundó una Academia Náutica”.

¿Cuál es la razón de tal punto de partida? “Formar hombres diestros en el manejo de los buques para la defensa del Virreinato” expresa José de la Puente Brunke en su “Hombres del mar”, editado recientemente por la Dirección de Intereses Marítimos. Esta respuesta aglutina expresiones antiguas y modernas de investigadores nacionales y extranjeros con relación a la decisión tomada por don Luis Enríquez de Guzmán Conde de Alba de Aliste, gobernante de México (1650-1654) y XVII Virrey del Perú. Transcurridos dos años de su llegada a nuestro país, da expresión a la idea sin duda cobijaba desde que arribó a Paita en enero de 1655, en compañía del matemático Francisco Ruiz Lozano, personaje notable de quien se conserva un lienzo en la Casona de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, y de Juan Ramón Coninck (o Koenig). Ambos son fundadores de la Academia establecida en el año 1657 y que dirigió el primero como Cosmógrafo Mayor del Virreinato.

Percy Cayo Córdova, historiador siempre cercano a la Marina y sus avatares, precisa en “El mar de Grau y la Marina de Guerra del Perú” que el flamante director de la Academia Náutica fue de Oruro, Bolivia, y que el local donde funcionó fue el Hospital del Espíritu Santo. Este había sido fundado en el año 1573, época que corresponde al mandato del V Virrey don Francisco de Toledo.





Luis Enríquez de Guzmán
Conde de Alba de Aliste
XVII Virrey del Perú, quien
fundó la Academia Náutica
en el año 1657

30

Interesará saber que el Hospital del Espíritu Santo -local de gran importancia en el tema que nos ocupa- prestaba asistencia y curación a marineros y gente de mar, por eso se le denominaba Hospital de Mareantes. La Academia pudo haberse instalado allí por la afinidad que sugiere la misión primordial que desempeñaba el hospicio. Era uno de lo más antiguos hospitales de Lima y su fundación tiene relación con la iniciativa de Miguel de Acosta, griego de fortuna, quien entregó parte de sus bienes para la adquisición del lugar donde se erigió el hospital.

Emilio Harth Terré, arquitecto e historiador de arte, autor del diseño de la Biblioteca Nacional y con José Alvarez Calderón, de los mismos artes para la Municipalidad de Lima, expresa que el Hospital del Espíritu Santo fue demolido en el año 1940 “para dar paso a la avenida Tacna siendo su último destino el de local para la Escuela Nacional de Ingenieros (...) por los años 1791 a 1793 habría cesado en sus funciones hospitalarias”. Es entonces tal hospital “el más remoto antecedente de la Escuela Naval en nuestro país” a través de la Academia Náutica.

Sucedió a Ruiz Lozano, Juan Ramón Coninck (o Koenig) nacido en Amberes en 1623 y acompañante, como ya se ha expresado, del Virrey Alba de Aliste en 1655. Durante treinta años Coninck se mantuvo al frente de la Academia y murió el 19 de julio de 1709, a los 86 años de edad.

Continúa el doctor Percy Cayo: “a raíz de su deceso se clausuró la Academia; abriéndose así un largo paréntesis en su ya fructífera vida institucional”. Era XXIV Virrey del Perú Manuel de Oms y Santa Pau Marqués de Castellados-rius.

Luego se abriría un largo paréntesis de casi setenta años antes que un marino, Manuel de Guirior, XXXII Virrey del Perú, realizara meritorios esfuerzos por reglamentar el quehacer naval, desde el mismo momento en que asumió el cargo el 18 de enero de 1776 hasta el fin de su mandato el 21 de julio de 1780.

“Formé un reglamento compuesto de treintisiete artículos que abrazan toda la materia “navegación” y comprende a pilotos, contra maestres y tripulación de este Mar del Sur”.

Lohmann Villena relata que Guirior “remitió el texto de dicho ordenamiento con un despacho dirigido al Monarca con fecha 20 de diciembre de 1776. Se facultó asimismo a los jueces territoriales de los puertos a abocarse al conocimiento de las causas del mar y procesos de delitos ocurridos en el curso de alguna travesía, encargándosele hacer cumplir el mencionado reglamento en todos aquellos puntos que dijeren relación con la seguridad de las embarcaciones y aprestos para hacerse a la mar”.

Al año siguiente el piloto José de Moraleda dio curso a diversas acciones de carácter organizativo y práctico con miras a establecer una escuela en Bellavista.

El Capitán de Fragata Germán Stiglich, en un artículo aparecido en el número 4 de la Revista de Marina correspondiente a julio y agosto de 1923, destaca tanto a Guirior como a Taboada, al afirmar en el primer párrafo de su artículo que: “Pero casi al finalizar los trescientos años dentro del dominio de España, se nombró para el Perú dos virreyes marinos; Guirior y Taboada. Fueron ellos los que, por iniciativa propia, sentaron, entonces, las bases de la organización naval en el Perú, nacionalidad que tenía como se sabe, litoral más extenso que el actual”.





Manuel de Guirior
XXXII Virrey, autor de un
reglamento para "Pilotos,
Contra maestres y
tripulación de este Mar del
Sur".

Dice Stiglich que fue Guirior el organizador en nuestro país de las Matrículas de manera similar a como regían en España, que "expidió títulos facultativos, desde los de pescadores hasta los de práctico de costa". Como consecuencia de tal aliento, Guirior "sentaba los fundamentos de la afición estable a la Marina. Por esto es un Virrey que siempre se enorgullecía de su permanencia en el Perú".

Sin duda fue mucho lo que este gobernante marino hizo, en el ramo de su profesión, por lo que podríamos calificar como los primeros pasos en la constitución de una Marina nacional; lamentablemente, sus afanes se vieron limitados desde su segundo año de gobierno por la presencia del Visitador General José Antonio de Areche, quien lograría finalmente la destitución del Virrey Guirior merced a intrigas cortesanas que han dado a este personaje triste fama.

El sucesor de Guirior fue Agustín de Jáuregui, XXXIII Virrey del Perú, quien vio absorbida gran parte de su gobierno por la guerra que debió librar contra José Gabriel Condorcanqui, quien como Túpac Amaru II se levantó en el

Cusco el 4 de noviembre de 1780. Seis días después se enteraría Jáuregui de la rebelión que devino en importante sublevación y como tal acaparó la atención del Virrey durante casi tres años. Como sabemos, una de las primeras acciones de Túpac Amaru II fue juzgar sumariamente al Corregidor Antonio de Arriaga, a quien ejecutó. En mucho descuidó Jáuregui lo que antes había hecho Guirior, aunque mantuvo con España la correspondencia iniciada por aquél. Por otro lado, Areche seguía importunando al gobernante. Sería justamente Areche quien el 18 de mayo 1781 ejecutó en la Plaza del Cusco a Túpac Amaru II y los suyos. No fue del agrado del Rey esta actitud del Corregidor, quien debió regresar tiempo después a la Península.

Jáuregui murió el 27 de abril de 1784, habiendo sido relevado del cargo veintiún días antes por Teodoro de Croix XXXIV Virrey del Perú y personaje conspicuo en la historia educacional de la Marina virreinal.

Puede afirmarse que de Croix asume la bandería de Guirior cuando recibe de España una Real Orden fechada 18 de febrero 1784 donde se obligaba que se aplicara el reglamento que aquel Virrey de grata recordación remitiera para su aprobación a España en diciembre de 1776. Campeaba aún la influencia de Areche quien de consuno con el Virrey da forma al proyecto Guirior mediante el expediente de actualizar las conversaciones con el piloto de primera José de Moraleda y con el piloto mayor Juan de Hervé.

El 25 de setiembre de 1786 se inicia por bando publicado por Croix lo que podría calificarse como una reforma en los usos y costumbres de la navegación en el mar del Perú. Así explica Lohmann tal bando: “Que se hiciese presente ante el teniente de navío don Juan de Hervé, designado piloto mayor, todo aquél que se propusiera hacerlo a la vela a fin de demostrar su suficiencia y recibir las instrucciones para el derrotero que debía seguir. Igualmente los que hiciesen escala en el Callao habían de entregar al mismo piloto mayor el diario de navegación a fin de comprobar el cumplimiento de la derrota impartida previamente”.

Exigió el Virrey celoso acatamiento de esta orden; tanto, que ante el incumplimiento del bando por la fragata “Aránzazu” dispuso prisión en el Callao para su armador, Miguel de Otaegui, al comprobarse que la nave había zarpado de este puerto sin la autorización debida. Esto es, no se había presentado el responsable de su conducción al piloto mayor Hervé ni había mostrado la derro-



ta a seguir; en fin, el piloto de la nave, un tal Víctor Vivar, había incumplido los requisitos establecidos.

Podemos situar entonces en esta latitud cronológica, bases ya de cierta firmeza práctica en lo que constituye de alguna manera la prehistoria republicana de nuestra Marina.

Virreyes marinos y gobernantes visionarios van dando forma paulatinamente a lo que con el tiempo constituirá el orden universal en el uso del mar esencialmente en el aspecto de la navegación. Más adelante, esos usos y costumbres -acopio de experiencia en centurias- confluirán en el perfeccionamiento, ilusorio a veces, del derecho aceptado, hecho leyes del mar.

En el Tomo IV de "Juzgados Militares de España y sus Indias", editado con superior permiso en Madrid en el año 1789 por la Viuda de Ibarra, hijos y compañía, y compilado por Félix Colón y Larriátegui, se lee en la página 341 tópicos como el denominado "Diccionario de las Penas de Marina", que hacen referencia a las ordenanzas de 1748, 1751 y 1776. Sorprende de una lectura acuciosa y aún somera la severidad con que se contempla puntos que tienen consonancia con reglamentos de nuestros tiempos. Así, por ejemplo puede leerse a la letra: "Centinela que estando á bordo abandonare su puesto sin orden del Cabo de Esquadra que le haya entregado ó de otro que conozca ser de la guarnición, será pasado por las baquetas, y condenado á quatro años de destierro al Arsenal; pero si el abandono fuere malicioso con el fin de facilitar deserción ú otro desorden, será pasado por las armas".



Volviendo a Croix, menciona él en salvaguarda a las exigencias normativas, que entre 1773 y 1790 habían naufragado en el litoral peruano -según quedaron registradas- las naves: "El Corazón de Jesús", "Júpiter", "La Sagrada Familia", "La Balandra", "Los Gallegos", "Aránzazu", "Santo Domingo", "La Soledad", "El Zapallo", "Soledad Grande", "Diligente", "Santo Tomás", "Escalada", "San Rafael", "El Pejerrey", "El Pejerrey II", "Las Merceditas", "Blásquez", "Carelmapu", "El Gran Poder", "El Cristo", "Montserrate", "Valvanera", "Francito", "La Venturita", "El Sacramento", "Fama", "Gómez", "San Pedro Regalado", "San Pablo", "El Rayo", "Santa Ana", "San Francisco de Paula".

Factores como la falta de presencia profesional de pilotos y contramaestres, así como el hecho indubitable que el exceso de carga contribuía a ocasionar problemas y fatalidades durante la navegación, fueron neutralizados paulati-

Teodoro de Croix
XXXIV Virrey, asume la
bandería de Guirior al
recibir la Real Orden del 18
febrero 1784



namente mediante la instauración de medidas de tipo didáctico y coercitivo en el Virreinato del Perú a partir de Guirior, primero, y de Croix, después.

35

La Academia Náutica de Lima (o Academia Real de Náutica de Lima) se estableció el 1 de noviembre 1791 según Real Orden expedida por el Rey de España Carlos IV (en diciembre de 1788 había fallecido su padre, Carlos III, de quien heredara el trono como Rey de España y de las Indias). Al darse esta Real Orden, era el Virrey del Perú Francisco Gil de Taboada, Lemus y Villamarín, Teniente General de la Real Armada.

Reparamos en que han transcurrido quince años entre la remisión del proyecto Guirior (en 1776) y su relanzamiento (el Consejo de Indias aprobó entre tanto el trabajo de Moraleda en 1786).

Ya se ha comentado que el interludio Jáuregui fue poco animoso en el aspecto naval, debido en parte o en mucho a que debió enfrentar el movimiento independentista de José Gabriel Condorcanqui. Cabe destacar la convicción

de José de Moraleda, que en un segundo informe presentado en el mencionado año de 1786, durante la administración Croix, había expresado: “No parece haya hombre sensato alguno que el establecimiento de la Escuela Náutica en esta capital no lo considere como absolutamente indispensable si se atiende a la multitud de desgracias, pérdidas de buques, y ningún adelantamiento de la Geografía Náutica en tantos años de continua navegación en este Mar. Para comprobante de este pernicioso descuido basta saber que se encuentra raro piloto en esta carrera que tenga conocimiento de las cartas hidrográficas, de su formación y de su uso, pues ninguno se sirve de ellas”.

Este informe es realmente la matriz que da vida a la Academia Náutica de Lima en 1791. Explica Moraleda lo que se requiere como local, “con tal que tenga a lo menos cinco piezas o divisiones en buena disposición: dos para aulas o clases de estudio, dos para el portero, sujeto indispensable para el aseo de la Escuela”. Habla del anfiteatro, escaños, “una especie de mesitas, sobre quienes estén los libros o cuadernos de estudio; una mesa y silla al frente para el maestro, y una pizarra grande con orla y pie de madera para las demostraciones”.



Cuando toca el tema de los textos, pide: “uno o dos ejemplares de los autores siguientes: Tratado de Navegación de Jorge Juan; Sánchez Cedillo, Barrera, Monsiur Bouquer (sic), Lecciones de Navegación de Rouben, Elementos de Euclides por el Padre Cerdá, Geometría Práctica y Trigonometría de Tofiño, Trigonometría de Sánchez, y principios de Aritmética por Monsiur Godin (sic), Zuloaga, y Fernández, Maniobras de Navíos y el Examen Marítimo de Jorge Juan. De Instrumentos dos Optantes de Adley, uno ordinario y otro con el Micrómetro, dos cuadrantes de dos arcos, una ballestilla, dos escalas inglesas de Gunter, cuatro estuches de compases completos, dos agujas, una de demarcar y otra de bitácora, y una docena de reglas de varios tamaños y proporcionadas a los papeles de marca”.

Respecto a los maestros expresa: “Los Maestros deben ser dos, uno con el título de maestro principal, a cuyo cargo estén todos los utensilios de las dos clases en general y otro con el de segundo, que responda al primero de los útiles de su aula en particular”.

Moraleda expresa en pocas líneas que: “El estudio propio y preciso para el desempeño de la principal obligación de un piloto, que es la de conducir un navío de un puerto a otro se divide en dos clases, esto es teórico y práctico”.

Francisco Gil de Taboada,
Lemus y Villamarín,
XXXV Virrey del Perú, Teniente
General de la Real Armada.
Durante su mandato Carlos IV
dispuso el establecimiento de
la Academia Real de Náutica
de Lima, el 1 de noviembre
1791.



Interesará saber antes de continuar, que si este proyecto no fue aprobado oportunamente a pesar de la recomendación de los gobernantes, fue debido a trabas burocráticas que para nuestra historia hacen blanco en el Superintendente de Hacienda de la época don Jorge Escobedo.

El Virrey Gil de Taboada se distinguió por su actividad y supo dar oportunidad a hombres valiosos en procura de alcanzar metas ambiciosas. Por entonces José de Moraleda tenía el grado de Alférez de Fragata y había practicado el reconocimiento del Archipiélago Chonos al Sur de Chiloé e inmediaciones.

Durante este gobierno llegó al Callao la expedición compuesta por las corbetas "Descubierta" y "Atrevida" al mando de Alejandro Malaspina (Palermo 1754 - Pontremoli, Lunigiana 1809), marino español de origen italiano que realizó importantes viajes científicos y llegó a dar la vuelta al mundo. A bordo de estos buques, uno de ellos al mando de José Bustamante, realizó Malaspina el periplo (1789 a 1794), durante el cual, junto con el aspecto ya mencionado, llevó

adelante estudios político-sociales, incluyendo uno en que pedía reformas radicales para América, asunto que le valió la cárcel.

En el “Mercurio Peruano”, fundado por Gil de Taboada, apareció el 17 de octubre de 1793 bajo el título: “Establecimiento de una Academia de Pilotage” un artículo que daba noticia del hecho y empieza con esta frase: “La Navegación es sin duda la madre de la ilustración, el esplendor y opulencia del Género Humano”. Además, y en el interés de ilustrar al pueblo, aparecieron en esta época -mérito fundamental de Gil de Taboada-: “La Gaceta del Gobierno”, “Guías de Forasteros”, “El Diario Erudito y Económico”, “Tertulia Poética”, etc.

Este Virrey reincorporó Puno al Perú el 1 de enero de 1796 (había pasado desmembrado a Buenos Aires) y realizó un censo general de población (algo más de un millón de habitantes en el Perú y alrededor de cincuenta y tres mil en Lima). Todo esto sin exclusión de lo que posiblemente fue su inquietud principal: el mar. En el libro oficial de la Marina de Guerra del Perú, el doctor Cayo puntualiza que Gil de Taboada fue “uno de los pocos con claros conceptos de poder naval” y que con “óptica muy clara encomendó la dirección de la Academia nada menos que al prestigioso Capitán de Fragata y del Puerto del Callao Agustín de Mendoza y Arguedas”. La Capitanía de Puerto del Callao se estableció por Real Orden del 1 de noviembre de 1791 y es hito en nuestra historia naval.



Quedó pues Agustín de Mendoza y Arguedas en el cargo de Director, designándose colaborador inmediato al Segundo Piloto de Armada Andrés Baleato. José Moraleda y Montero, por entonces Teniente de Fragata, y Pedro Alvarez completaron la dotación.

Desde su inicio funcionó la Academia de Pilotaje en el mismo edificio del Palacio de Gobierno, hecho que da fe del enorme interés que el Virrey Gil de Taboada tomó en ella. El 1 de febrero de 1794 se dio inicio práctico a las clases. Antes el “Mercurio Peruano” en la mencionada fecha del 17 de octubre de 1793 acota: “Este importante establecimiento promovido y encaminado a su perfección por el actual Excmo. señor Virrey don Francisco Gil de Taboada y Lemus (singular Mecenaz de la ilustración del Perú) se ha verificado para mayor comodidad y decencia dentro del mismo Real Palacio. Su Director es el Capitán de Fragata de la Real Armada y del Puerto del Callao don Agustín de Mendoza y Arguedas y su primer maestro el Ayudante de Capitán de Puerto y Segundo Piloto de la Real Armada don Andrés Baleato”.

Continuó la obra de Gil de Taboada, el Virrey Ambrosio O'Higgins, quien ejerció el cargo desde el 6 de junio de 1796 hasta el 18 de marzo de 1801. De origen irlandés, fue padre de Bernardo O'Higgins Riquelme, libertador de Chile. Antes de su nombramiento al Perú, Ambrosio O'Higgins -que había frecuentado Lima en su juventud- fue gobernador de la Capitanía General de Chile y Presidente de la Real Audiencia de Chile. Murió en Lima el 18 de marzo de 1801.

En el gobierno de Gabriel de Avilés XXXVII Virrey del Perú tomó la dirección de la Academia el ya Teniente de Fragata José de Moraleda, en este período se habrían realizado por primera vez prácticas en la mar, lo que después halló continuidad.

Continuaba la Academia funcionando en Palacio de Gobierno, cuando en julio de 1806 asumió José Fernando de Abascal un mandato que tendría larga duración: diez años. En el mismo año de la asunción al cargo de Abascal ingresó como profesor un ex alumno de la Academia Real de Náutica, el Segundo Piloto don Eduardo Carrasco (1779-1865), personaje notabilísimo que representa un puente de historia enlazando la etapa virreinal con la de Independencia y República, prueba de la que él emerge en toda circunstancia como hombre de valor.

Eduardo Carrasco -quien merece mayor reconocimiento y su biografía, mayor divulgación- transita muchos años de nuestra génesis educacional. Es maestro auténtico, inteligente y apasionado. Nacido en Lima en octubre de 1779, realizó sus primeros estudios en el Convictorio de San Carlos e ingresó en la Academia Real de Náutica de Lima al cumplir los 15 años de edad. El notable Andrés Baleato valoró tempranamente la natural aptitud del alumno en matemáticas y astronomía, lo que valió a Carrasco cercanía a su maestro. Al concluir el período teórico se embarcó en la fragata "Fuente Hermosa", en la cual viajó por el Pacífico. A bordo fue adquiriendo experiencia y grados hasta ser piloto en 1806 y profesor en la Academia, esta vez con nombramiento y nuevamente al lado de Andrés Baleato. En el año 1818 salió bien librado de una acusación que se le hizo ante el Santo Oficio, pues tenía en su biblioteca libros de enciclopedistas franceses, considerados subversivos por la Inquisición. Ya estaba relacionado Carrasco con José de la Riva Agüero y Sánchez Boquete, quien sería pocos años después el primer presidente del Perú. Las ideas de libertad americana estaban más que prohijadas en mentes y corazones.





José Fernando de Abascal
 XXXVIII Virrey del Perú.
 Durante su gobierno
 (1806-1816) Eduardo
 Carrasco ingresó como
 profesor en la Academia
 de Pilotaje.

Durante el gobierno de Abascal la Academia dejó la habitabilidad palaciega que iniciara con el Virrey Gil de Taboada en el año 1794 y pasó a ocupar ambientes del Cuartel de Desamparados.

El comandante Germán Stiglich expresa que por entonces: “La Escuela funcionó al lado del cuartel de Los Desamparados, en Lima y en cuatro piezas que antes habían formado parte del mismo cuartel. Ubicándola con más exactitud, estaba por el sitio que hoy ocupa el Comedor de Cristales del Palacio de Gobierno, pero con salida a la calle de Los Desamparados. Contiguo y por el respaldo había un canchón donde los soldados del Cuartel de Policía repasaban sus toques de corneta y tambor” (la referencia es al año 1923). Especifica el autor que don Agustín de Mendoza y Arguedas era moqueguano, Capitán de Navío y Jefe del Apostadero del Callao. Agrega a continuación: “Profesores principales de la Academia fueron: los oficiales hidrógrafos Andrés Baleato y José Moraleda, además de los Oficiales que, por sus luces y dedicación, en la Capitanía del Callao y en los barcos adscritos del Apostadero, eran

designados por el Jefe de éste. Entre los discípulos aprovechados de esta Academia, anteriores a la independencia Patria, se puede mencionar a José Gregorio Paredes, que después fue Cosmógrafo Mayor del Reino, catedrático de Matemáticas de la Universidad Mayor de San Marcos y autor de muchos libros relacionados con estas ciencias; su hermano Joaquín Paredes, otra competencia; José Boterín, una de las figuras después, más notables de la Marina peruana de Guerra; Manuel García, que fue el fundador de la Escuela Naval de Chile y su primer Director; Esteban Salmón, que llegó a Capitán de Navío, fue Sub Director de la Academia y muchos años diputado; Eduardo Carrasco insigne patriota, diputado, y el primer Director de la Academia, cuando ya el Perú se declaró libre; Damián Alzamora, que llegó después a Capitán de Fragata; Juan Elcorrobarrutia, que llegó a Capitán de Navío y fue un gran navegante; José María García, que, como Carrasco, llegó a Contralmirante; Manuel de la Haza, Manuel Sauri, Juan Iladoy, Manuel Loro, José Gabriel Palacios, Tomás Ríos, Pedro Vásquez de Velazco, José María Arriola, y, además, otros que prefirieron dedicarse a la Marina Mercante, en nuestro país y fuera de él”.

Tan importante artículo esclarece a continuación que “todos los marinos que acabamos de mencionar por sus nombres eran ya marinos formados, diplomados y con servicios prestados cuando el Perú recibió por primera vez a Cochrane y a San Martín”.

Manuel Químper, Ramón Azcárate, Pedro José Faura, Eugenio Cortez e Ignacio Mariátegui fueron marinos peruanos que se recibieron en Academias de España y lograron nombradía durante la Independencia.

Joaquín de la Pezuela y Sánchez Muñoz de Velasco XXXIX Virrey del Perú recibió el cargo de Abascal el 7 de julio 1816 y lo conservó hasta el 29 de enero de 1821, cuando por la sedición de Aznapuquio, el Teniente General José de la Serna asumió el cargo. Pezuela se constituiría en el último Virrey del Perú, mandato al que puso fin el desembarco del ejército libertador en Paracas el 8 de setiembre de 1820.

En 1817 la Academia retornó al local del Hospital del Espíritu Santo. Como en un misterioso ciclo, la ya antigua institución -espiritualmente fortalecida por el esfuerzo de gobernantes, directores, maestros y ex alumnos- volvería en los años que transcurrieron entre el final del Virreinato y el inicio de la República, al lugar donde la estableciera el Virrey Luis Enríquez de Guzmán Conde de Alba de Aliste. Nuevos vientos acudían a la joven nación peruana, en



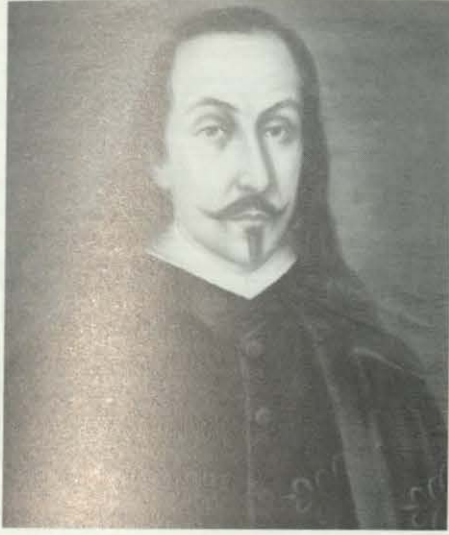
agraz ya; el cansado corazón del Virreinato estaba a punto de detenerse tras tres siglos de historia. Es justo manifestar, sin embargo, que el basamento de la Marina encuentra en aquellos afanes del Virreinato meritorio antecedente, como bien lo expresó el comandante Stiglich el Perú tenía ya “marinos formados, diplomados y con servicios prestados cuando el Perú recibió por primera vez a Cochrane y a San Martín”.



42

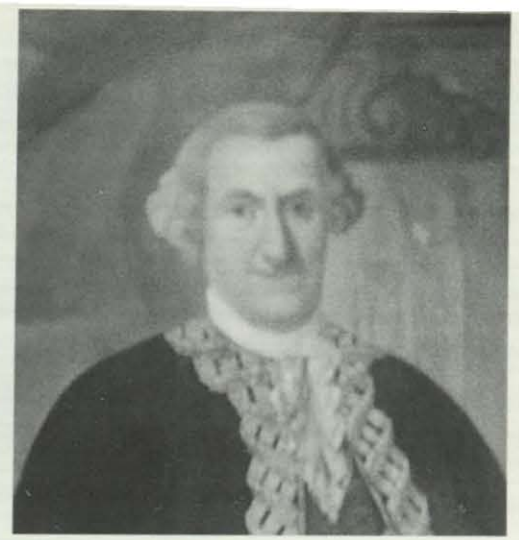


Virreyes del Perú
Museo Naval.

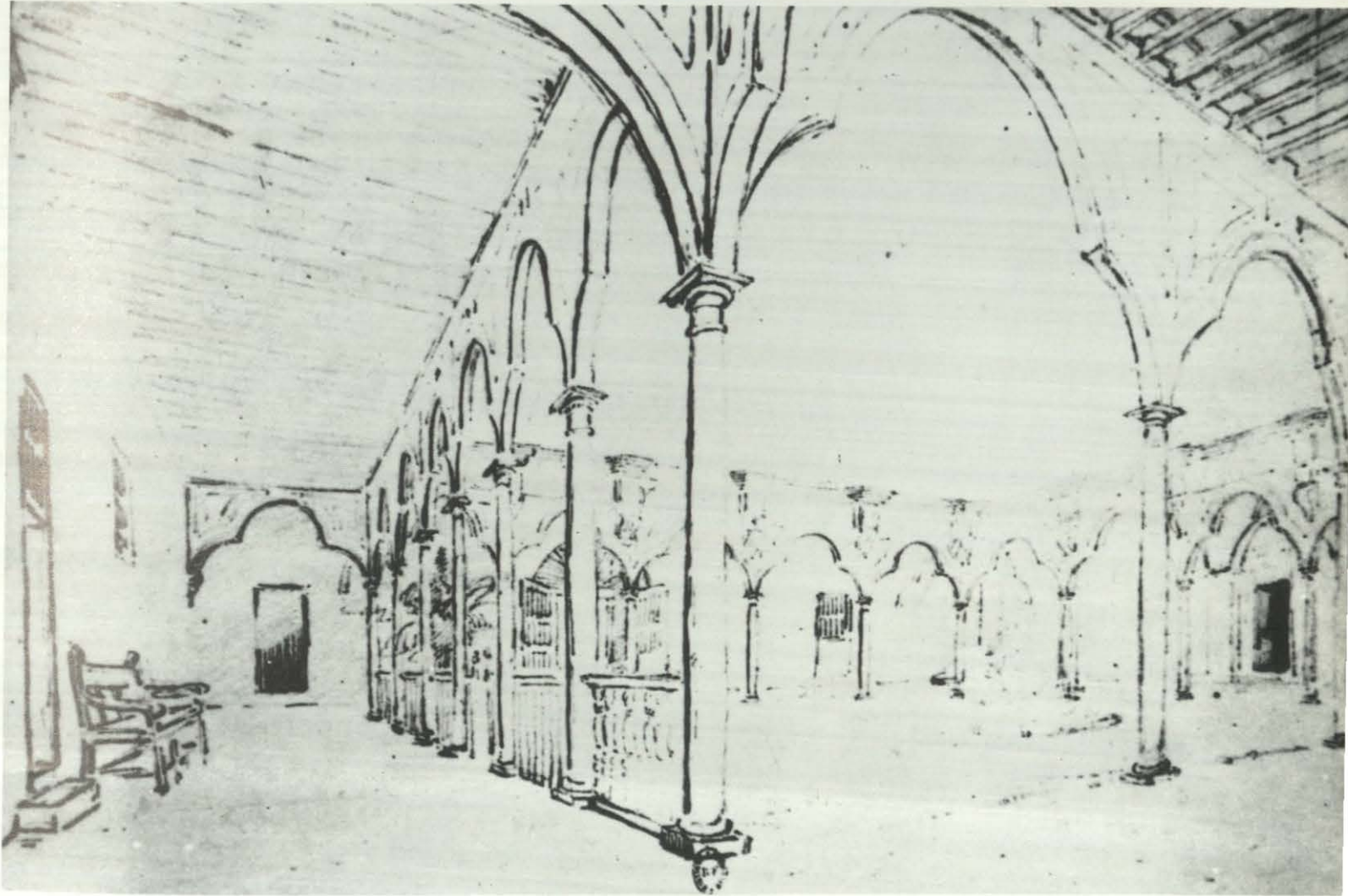


(Museo Naval)

Luis Enríquez de Guzmán



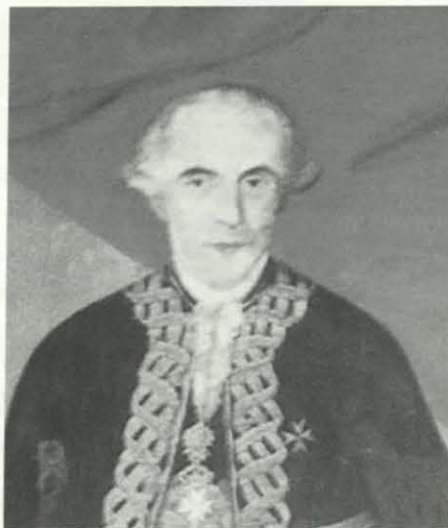
Manuel de Guirior



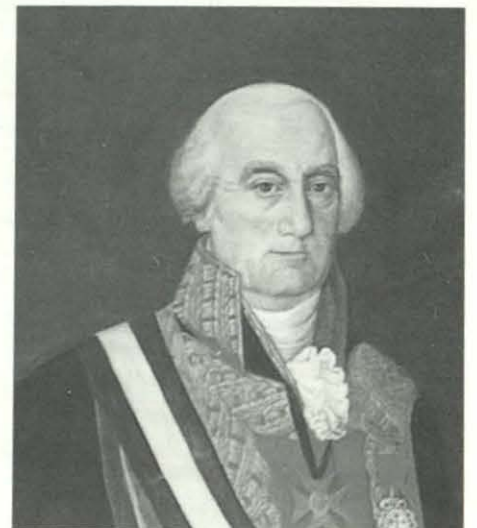
Hospital del Espíritu Santo



Teodoro de Croix



Francisco Gil de Taboada



José Fernando de Abascal



Rosendo Melo Moreno (1847-1915)
Marino, historiador, geógrafo,
periodista, novelista y poeta.
Graduado en el Colegio Naval Militar
como Guardiamarina. Participó en el
Combate del 2 de Mayo de 1866 frente
a España. Es autor entre muchas otras
obras de: "Callao, monografía
histórica" (1900). "Derrotero de la
costa del Perú" (1906). "Historia de la
Marina del Perú" (1907). Combatió
contra Chile en la Guerra de 1879
donde tuvo a su cargo una brigada de
25 marineros con base en la isla San
Lorenzo.

Fernando Romero Pintado (1905-1996)
Fue Capitán de Fragata en la Armada,
(en la fotografía, como Alférez de
Fragata). Notable educador. Autor de
"Grau biografía lírica" que escribió para
escolares, devino en el año 1984 en
"Grau el marino epónimo del Perú". En
1931 escribió "116 años de la Marina
de Guerra". Fue rector de la
Universidad de Huamanga y de la
Universidad del Pacífico. Su "Cuentos
de mar y playa" que escribió en el año
1940 se apareja a otro relacionado con
la Amazonía. Miembro de Número de la
Academia Peruana de la Lengua y del
Instituto de Estudios Histórico
Marítimos del Perú, es autor del tomo
VIII de la Historia Marítima del Perú
que consta de tres volúmenes. Como
Director del Museo Naval dejó también
allí fecunda huella. Su último libro
"Guise y la Aurora de la Armada
republicana" fue editado por la Marina
en el año 1994 cuando frisaba los 90
años de edad.



Capítulo II

*La Escuela Naval nació con la
Patria en 1821, el meritorio
derrotero del siglo XIX*



Generalísimo don José de San Martín con uniforme del Ejército Peruano, óleo que pertenece al Centro Naval del Perú, obsequiado por la Armada Argentina el 19 de julio de 1958. En segundo plano se muestra la Plaza Mayor de Lima.

“Se sucede entonces la fecha 1 de noviembre de 1821 que debería ser la fecha clásica de la Escuela Naval (...) quedó nombrado Maestro Eduardo Carrasco”.

Capitán de Fragata Germán Stiglich Alvarez
“La iniciación de la Escuela Naval del Perú”

L

a Escuela Central de Marina se fundó el 1 de noviembre de 1821 y tuvo como director al Teniente Primero Eduardo Carrasco, personaje mencionado en líneas precedentes de este trabajo y activo participante en la causa emancipadora, lo que le valió persecución y prisión durante la gestión del Virrey Pezuela. La Escuela iniciaría funciones efectivas un año después y tuvo como válidos antecedentes los afanes de Alba de Aliste en 1657, el impulso dado por Guirior en 1776, continuado durante la gestión de Croix en 1786, y el meritorio esfuerzo fundacional del Virrey Taboada plasmado en 1794.

En esta fundación subyace el pensamiento sanmartiniano respecto a lo que debía representar la Marina en el advenimiento de la flamante República. El historiador José Agustín de la Puente Candamo, en el tomo V volumen 1 de la "Historia Marítima del Perú", recoge tan importante concepto: "Un pueblo tan ilustrado y tan lleno de virtudes patrióticas como el de esta capital, debe conocer cuánto es necesario conservar una fuerza militar bien organizada y una respetable escuadra capaz no sólo de aterrar a los enemigos sino también de hacerle desistir de sus esfuerzos".

Recordemos que en la alborada del año 1821 marinos formados en la Academia Real de Náutica de Lima constituyeron avanzada en la naciente República y participaron en los afanes independentistas que signaron los años previos al desembarco en Paracas, el 8 de setiembre de 1820 y la propia década del 20.



47



Paracas, 8 de setiembre 1820. Museo Naval

El Capitán de Fragata Germán Stiglich Álvarez expresa en el año 1923 que: “Así llegó el 28 de julio de 1821 fecha en que Lima juró su independencia. Así también llegó el 21 de setiembre de 1821 que fue cuando los Coroneles Diego Orué y Francisco Zárate izaron la bandera peruana en los torreones de Manco Cápac y de La Patria. Y teníamos con esto para la Patria el puerto del Callao”.

“Se sucede entonces la fecha 1º de Noviembre del mismo año, que debería ser la fecha clásica de la Escuela Naval. En ese día quedó nombrado Maestro (hoy Director) de la Academia Náutica, Eduardo Carrasco, que hasta entonces durante el Virreinato, había sido 2º Maestro de ella. Este marino peruano era entonces Teniente 1º. Su capacidad profesional era perfectamente reconocida, y hemos de ver, cuando hagamos en forma especial su biografía, su mentalidad, su interés, su patriotismo y su labor particular”.



48

Eduardo Carrasco
ingresó en la Academia Real de
Náutica de Lima
a los 15 años de edad. Es figura
relevante en la historia de la
educación naval americana.



Valedero argumento de que existía continuidad -por lo menos eventual- entre los tiempos antiguos y modernos en lo que a la Marina respecta, se deduce de lo publicado en “La Gaceta de Gobierno” N° 28 del sábado 13 de octubre de 1821 donde se lee: “Conviniendo al mejor servicio del Estado poner con anticipación las bases sobre que debe elevarse nuestra fuerza marítima, y no siendo por ahora practicable el dar las ordenanzas que deben regir, he resuelto mientras éstas se formen declarar lo siguiente”:

“1.- El servicio de buques de guerra del Perú y la contabilidad en todos los ramos, se arreglará a la Ordenanza Naval dada y publicada en 1802 para la Armada Naval de España”. Lima 6 de octubre de 1821. San Martín - Monteagudo.”

En “La Gaceta de Gobierno” N° 30 del miércoles 14 de noviembre del mismo año de 1821 se publica: “Artículo de Oficio.- Ministerio de Marina.- Deseoso el gobierno de fomentar la marina nacional de cuyos progresos pende en gran parte la prosperidad del comercio e industria del país no menos que la estabilidad del nuevo destino a que ha sido elevado el Perú, se previene que todos los jóvenes del país que por su educación, aptitud, y conocimientos quieran entrar en la brillante carrera de la Marina en clase de guardia marinas, pilotos u oficiales, se presenten en este ministerio a hacer sus solicitudes por escrito, seguros que serán atendidos según su mérito. Los padres de familia que deseen poner a sus hijos a bordo de los buques del estado podrán hacerlo con la satisfacción de que sus esperanzas serán cumplidas en la nueva carrera que se ofrece a los talentos y al valor.- San Martín.- Monteagudo.”



49

El local en que funcionó la Escuela -lo que se dio a partir de 1822- fue, como sabemos, ambientes del Hospital del Espíritu Santo. Lamentablemente son años de efervescencia política y de inseguridad nacional. La independencia del Perú estaba, es cierto proclamada, pero distaba mucho el país de ser “libre e independiente” como lo veremos más adelante cuando el asunto Canterac y también Moyano.

Stiglich explica que la Academia (Escuela Central de Marina) tenía una rutina de corte Universidad. Se aceptaron en el primer ingreso dieciséis jóvenes de veintidós que postularon, y después cuatro más. Lo que hoy se denomina postulantes, eran en esa época “candidatos”.

El Sub director de la Academia fue Esteban Salmón, otro notable en esta

pléyade de los orígenes republicanos, era amigo de Carrasco y fue siempre muy leal a él.

¿ Qué se estudiaba en aquella primera “Escuela Naval del Perú” ?

Expresa Stiglich: “Los cursos de Ciscar de preparación matemática y los de Vallejo en cinco tomos.

La Geometría por Zerdá.

La maniobra y machinas por Ciscar.

Las Ordenanzas del Servicio y de Corso, confeccionada por Montes.

La Astronomía de Lalande con los Almanagues de la Isla de Tenerife.

La navegación por Ciscar y las aplicaciones y métodos gráficos de Mendoza y Jorge Juan, con aplicaciones de las tablas de Mendoza, Bowditch y Callet.

Las leyes internacionales de Toro.

Las instrucciones de Señales de Escuadra.

Varones ilustres de la Marina.

Instrucción sobre puntería para los bajeles.

La importancia de la Historia en la Marina.

Derrotero de Magallanes y costeros de la América del Sur.

Juicios Militares.

Matrículas de Pilotos”.



A juicio del comandante Stiglich, los “candidatos” tenían todo para convertirse en excelentes marinos, pues contaban también con material como teodolitos, cronómetros, compases, una mapoteca, una esfera celeste y otra terrestre, modelos de buques, arboladuras (también en modelos) y una buena biblioteca. El incansable Esteban Salmón llevaba el Detall y la Caja de la Academia, donde era a la vez Secretario. Los jóvenes alumnos tenían dos clases de paga, cuando estaban en tierra se les pagaba sólo una parte del sueldo con respecto a los que estaban embarcados quienes recibían paga completa.

¿Cuál era la razón de este embarco ?

La respuesta tiene sus complejidades. Según el que podríamos denominar “pensamiento Guise”, el marino debía formarse a bordo, es decir, con la práctica. Así -decía Guise- se habían hecho siempre las cosas en la Marina inglesa y habían resultado bien. Razón no le faltaba si nos atenemos a resultados como el de 1805, cuando en Trafalgar el Almirante Horacio Nelson derrotó a las escuadras reunidas de España y Francia; lo cual como es natural, dio gran prestigio a la Armada Británica.

Vicealmirante Jorge Martín Guise, fundador –como Comandante General de la Escuadra– de la Marina de Guerra del Perú. El “Pensamiento Guise” propugnaba la “Escuela de Buque”. Murió “peruanizado en el Perú”, (Frase de Fernando Romero Pintado) a bordo de la insignia “Presidente” el 24 noviembre 1828.



Guise cuyo buque insignia era la fragata “Protector” entrenaba allí a los jóvenes esto era para Carrasco -en la Escuela- casi una aberración. Ambos poseían puntos de vista diferentes y la condición de Guardiamarinas se aplicaba indistintamente para especial preocupación de Carrasco.

Ocurría, además, que en la coyuntura política, y ante la amenaza española, se hacía necesario contar con marinos que emprendieran la expedición al sur: “Con motivo de la 2ª Expedición del Sur, a Intermedios, todos los alumnos fueron embarcados y, el 4 de junio de 1822 terminado el objeto inmediato de la campaña ésa, el Comandante General de la Marina le decía al de la Escuadra: está la Escuadra con considerable cantidad de Guardiamarinas y, muchos de ellos sin tener ni principios de matemáticas, de lo que resulta que son inútiles en los buques (...)”.

En la ocasión que nos ocupa, ocurrió que se desembarcó a diez Guardiamarinas. Entre ellos estaba José María Salcedo, quien llegó a Capitán

de Navío y fue comisionado en el año 1864 para la construcción y conducción al Perú del monitor "Huáscar" erigido en los astilleros ingleses de Laird. A bordo de la "Protector", nave insignia de Jorge Martín Guise, permanecieron igual número de Guardiamarinas. Entre ello cabe destacar a Manuel Ignacio de Vivanco, que sería después Subteniente en el batallón N°. 1 e integrando esta unidad participaría en la batalla de Ayacucho el 9 de diciembre de 1824. Vivanco fue presidente de la República en el año 1843 como Supremo Director.

Juan José Panizo fue otro de los Guardiamarinas que permaneció en la "Protector". Años más tarde sería un Oficial notable y desempeñaría la dirección de la Escuela Naval. Panizo alcanzó el grado de Contralmirante y nombrado Comandante General de la Marina en el año 1844. Murió asesinado durante una sublevación acaecida en la fragata "Amazonas", el 24 de junio de 1865.

El 14 de febrero de 1823 la Escuela tenía siete alumnos e ingresaron en setiembre otros dos. En este año se traslada la Escuela Central de Marina al Callao. Fue una decisión de Eduardo Carrasco, ante la amenaza y efectiva ocupación que sufrió Lima entre el 13 de junio y el 17 de julio por las tropas del general español José Canterac, luego actor en Junín y Ayacucho. Este moriría en España en 1835 cuando actuaba en prevención de levantamientos contra el gobierno.



La ocupación de Lima por los españoles se realizó en medio de graves problemas de política y orden en la balbuceante república. La Catedral de Lima, la iglesia de Santo Domingo y otros templos, la Biblioteca Nacional y el propio vecindario, fueron víctimas del saqueo llevado a cabo por los invasores antes de retirarse de la capital. Una somera idea de lo que ocurría en Lima y el Perú podría esbozarse con el siguiente recuento: por entonces, el Congreso Constituyente que dejó San Martín (quien zarpó poco después en el bergantín "Belgrano" a Valparaíso) había sido reemplazado por una Junta Gubernativa. Este Congreso había sido establecido el 20 de setiembre de 1822 y estaba constituido por veintiséis eclesiásticos, veintiocho abogados, ocho médicos, diecinueve comerciantes, seis empleados y cinco militares. El 26 de febrero de 1823 el Ejército dió un ultimátum pidiendo que cesara la Junta Gubernativa y se nombrara presidente a José de la Riva Agüero, el Congreso tenía su propio candidato, José Bernardo de Tagle. La segunda expedición a Intermedios propiciada por Riva Agüero desguarneció la capital. Dicha expedición estuvo a cargo del general Rudecindo Alvarado y fracasó al ser derrotado en Moquegua el 21 de enero de 1823. Finalmente, recordemos que se encontraba en Lima el Ministro Plenipo-

tenciario de Bolívar, Antonio José de Sucre, quien propiciaba la venida del salvador de la patria. A la postre, la gestión tendría éxito, al acordar el Congreso el 5 y 14 de mayo de 1823 la venida de Simón Bolívar. Mientras Canterac entraba en Lima, Riva Agüero se encontraba en Trujillo, Sucre en el Callao y el ejército de la Segunda Expedición a Intermedios fuera de la capital. Sucre, que comandaba la división auxiliar colombiana, puso ésta al servicio del Perú y volvió a Lima al desocuparla Canterac. Notable héroe peruano en medio de estos desórdenes fue José Olaya Balandra, quien murió el 29 de junio de 1823 al descubrirse su condición de portador de noticias y órdenes entre los nacionales del Callao y Chorrillos.

Sumado a lo anterior, y en circunstancias en que la Escuela se había trasladado al Callao por primera vez en su historia, se produjo en el puerto el levantamiento del sargento Dámaso Moyano quien entregó los castillos del Real Felipe, narra Stiglich que “fue entonces que Carrasco cayó prisionero y remitido (...) al Lago Titicaca (isla Esteves) por los realistas. Salmón Sub-Director, valiéndose de mil ardidés y ocultándose salvó los intereses del Estado y de la Marina de manos de Moyano (...) Salmón, en esa noche terrible del 26 de febrero de 1824, en persona cargaba, disfrazado, todo lo salvable y lo mejor es que figuraba entre los que saqueaban propiedades”.

El 24 de enero de 1825 Esteban Salmón asumió la dirección accidental de la Escuela, que volvió a Lima al local del Cuartel de Desamparados, aldaño al Palacio de Gobierno. Pidió Salmón la aprobación del reglamento trabajado por el Capitán de Fragata Eduardo Carrasco y asistió al ingreso a la Escuela - el 15 de febrero de 1825- del joven Manuel Villar, quien sería marino notable y héroe del Combate de Abtao el 7 de febrero de 1866.

Eduardo Carrasco recuperó la dirección de la Escuela el 5 de marzo de 1825, mientras que el Sub-Director Esteban Salmón pedía su pase al retiro para optar por una carrera política. Se había dado la Batalla de Ayacucho el 9 de diciembre de 1824, pero el Brigadier español José Ramón Rodil (1789-1853) negó su rendición y se hizo fuerte en los Castillos del Real Felipe, que ocupó con sus hombres. En enero de 1826, el distinguido, heroico Rodil desocupó los Castillos y volvió a España. Posteriormente llegaría a ser Ministro de Guerra (1836) y Presidente del Consejo (1842) durante la regencia de Espartero. El 12 de setiembre de 1980, el historiador José Carlos Martín como Senador de la República propició un homenaje a Bartolomé Salom, quien aunque natural de Venezuela, es héroe peruano del sitio del Callao frente a Rodil; “en un toldo entre



Bellavista y el Real Felipe se concertaron los términos de la capitulación, amplia y generosa como la de Ayacucho. (...) el Consejo de Gobierno de Perú encabezado por su Presidente José de La Mar le expresó a Salom las debidas gracias, por el honor, celo y actividad con que se han comportado” expresa José Carlos Martín en un opúsculo publicado en Lima en el año 1994. El Congreso de la República de Venezuela agradeció tan justa actuación del Senado nacional.

El comandante Stiglich expresa que tres meses después de haber asumido Carrasco la dirección de la Escuela, “pedía a parte de la Sala de la Biblioteca Nacional con su aula de Latinidad, algunos muebles y la refacción de otros antes de iniciar las labores escolares del nuevo año”.

La experiencia adquirida por Eduardo Carrasco en el tiempo tiene importante relación con el hecho de que él propendía a que los jóvenes alumnos se embarcaran después de adquirir durante los años de Escuela los conocimientos teóricos. Sugería que el embarco se realizara en el último año de estudios. Ya hemos visto que contra este pensamiento hallaba Carrasco los argumentos de Jorge Martín Guise. Explica Stiglich que “Por estas ideas en más de una ocasión hubo entredichos de oficios entre Carrasco y Guise, entredichos que eran para bien de la Marina, pues se estimulaba Carrasco y se esforzaba Guise, porque este marino formó, también a su modo, otros Guardiamarinas a bordo que no resultaron malos tampoco”.



Gobernaba el Perú con amplios poderes Simón Bolívar y era Comandante General de la Marina don José Pascual de Vivero, cuando el 20 de marzo de 1826 los Alféreces de Fragata de la Armada pasaron a la Escuela para completar sus conocimientos teóricos. Expresa Stiglich que con un decreto de Bolívar el 26 de mayo de 1826, se reabrió la Escuela Central de Marina.

La disconformidad de Eduardo Carrasco con el hecho de la permanencia de Bolívar en el Perú, impidió que aquél continuara en la Dirección de la Escuela.

La Escuela Central de Marina sufrió un receso, pues no se contaba con quien se hiciera cargo de ella. En esta circunstancia, el Comandante General de la Marina expresó en agosto de 1826 que consideraba a Manuel García la persona indicada para dirigir la Escuela. Este eficiente oficial peruano había sido director de la Escuela Náutica de Valparaíso y en el período que nos ocupa se

encontraba a cargo de un buque mercante. Mientras estas negociaciones se llevaban a cabo, se cerró la Escuela y se notificó del hecho a los alumnos, a sus padres y apoderados. El inventario del material existente se hizo en el local del Cuartel de Desamparados.

Cuatro meses después, el 2 de diciembre de 1826, Ignacio Mariátegui era designado para dirigir la Escuela y tomó la decisión de trasladarla al Callao. Lamentablemente esto no pudo realizarse debido a que Mariátegui pretendió ocupar el local de la Comandancia General de la Marina, a cargo de Vivero. Al parecer el asunto se trabó en este punto.

Expresa Stiglich que alrededor de noviembre de 1827, Eduardo Carrasco, repuesto ya en el cargo desde el 2 de marzo del mismo año, se dirigió al Ministro de Marina y presentó queja por el lugar donde funcionaba la Escuela, habida cuenta que “el áspero, desapacible y estrepitoso tronar de las cornetas de policía que diariamente se ponen, por las tardes, a tocar bajo las ventanas de la Escuela” impedían el normal desenvolvimiento de las actividades.

Capitán de Navío Germán Stiglich Alvarez
(1877-1928)

Excelente profesional, hidrógrafo e
historiador. En este libro
se acude a menudo a fuentes bibliográficas
suyas, entre ellas:

“Iniciación de la Escuela Naval del Perú”
(1923)



El 6 de febrero de 1828 arribó al Callao la fragata "Presidente", lo que propició que el director de la Escuela pidiese al Comandante General de la Marina a los Guardiamarinas embarcados, para que perfeccionaran su instrucción teórica, por entonces incompleta. Manuel Villar se encontraba entre los seis Guardiamarinas, que desembarcaron, y sólo dos quedaron a bordo, uno de los cuales fue Antonio del Valle y Riestra.

Esta solicitud de Carrasco, aprobada por Vivero, sería nueva ocasión para los reclamos de Guise.

El terremoto del 30 de marzo de 1828 tuvo gran efecto sobre el Convento de Los Desamparados y la Escuela, donde se echó a perder valioso instrumental. Eventualmente se dictó clases en la Biblioteca Nacional y luego pasó la Escuela a San Francisco. Manifiesta el comandante Stiglich que este cataclismo destruyó el 25 % de la Isla Callao (Frontón), y formó el islote que existe entre tal isla y la de San Lorenzo.



El 15 de junio de 1829 el Comandante General de la Marina pidió al Ministro como 2º Maestro de la Escuela a Ramón Azcárate, sugerencia que hizo Eduardo Carrasco y que fue aceptada.

Llegamos así al año 1831, en que por primera vez se dan las actuaciones de clausura. Don Andrés Reyes y Buitrón (1780-1856), presidente del Senado y encargado del mando en el año que se acaba de indicar, acudió a la Escuela Central de Marina el 26 de setiembre de 1831, en virtud de un decreto dispuesto por él en el ejercicio de su mandato, este hecho marca un hito en la historia de la Marina.

En mayo de 1832, durante el gobierno del Mariscal Agustín Gamarra (1829-1833), se fusionó la Escuela Central de Marina con el Colegio Militar, es decir, bajo esta denominación se realizó la cobertura para dos secciones: Marina y Ejército. En uno de los paréntesis del período constitucional de Gamarra se dio como hemos comentado el encargarato del mando que con buen suceso para la Marina desempeñó el Presidente del Senado don Andrés Reyes (1831).

Nuevamente los proverbiales colapsos políticos del Perú atentaban contra el funcionamiento y continuidad de la Escuela. El general Gamarra debió combatir no menos de catorce insurrecciones durante su gestión presidencial.

El 20 de diciembre de 1833 la Convención Nacional eligió Presidente Provisorio a Luis José de Orbegoso, quien ocupó las fortalezas del Callao el 3 de enero de 1834 para neutralizar al candidato de Gamarra, Pedro Bermúdez. Al día siguiente del golpe de mano de Orbegoso, Bermúdez se proclamó Jefe Supremo y disolvió la Convención. El 28 del mismo mes se produjo un levantamiento en Lima contra Bermúdez, y Orbegoso retomó la capital el 29 de enero. Los desmanes de la población y el consiguiente saqueo afectaron el Colegio.

Se reabrió la Escuela Central de Marina en julio de 1834, pero sólo por breve tiempo. Nos encontramos en las vísperas de las guerras de la Confederación Perú-Boliviana, que perturbaron el acaecer nacional y propiciaron la paralización de las labores durante los años correspondientes a este importante capítulo en la historia del Perú, Bolivia y Chile. Más adelante, este conflicto trajo aparejados el combate de Islay, el 12 de enero de 1838, y el de Casma, el 12 de enero de 1839. Días después de Casma se libró la batalla de Yungay, que puso punto final a lo que pudo significar un capítulo histórico relevante para los intereses del Perú y de Bolivia.

Treintidós años después de la reapertura de la Escuela Central de Marina el tan proclamado espíritu americanista propiciado por el Perú encontró en Abtao y el 2 de Mayo fechas cimeras para la Marina, pero al mismo tiempo motivó el gasto nacional en la adquisición de naves de guerra que acudieron con hombres y recursos a la defensa del Perú frente a la ocupación de las islas Chincha y demás, y significaron, paralelamente, férrea defensa de la causa americana, capítulo que precedió a los cercanos, luctuosos hechos de 1879. La guerra 1866 quedó perennizada en la columna que hoy se levanta en la Plaza 2 de Mayo de Lima -donde destacan cuatro estatuas que simbolizan a los aliados de entonces: Perú, Chile, Bolivia y Ecuador-. A la par de justo homenaje a los marinos peruanos, “denodados vencedores de Abtao y el 2 de Mayo”, este monumento exige una seria meditación a la luz de los posteriores hechos de 1879 donde en las mismas antiguas naves de la guerra contra España, esclarecidos héroes navales de nuestra patria dieron con su ejemplo y a menudo con el alto precio de sus vidas, toda una lección de honor y patriotismo que hoy y siempre son vívida lección para quienes visten el mismo uniforme azul y oro.



José de la Puente Brunke expresa: “En 1839, como Ministro en el segundo gobierno de Gamarra, Ramón Castilla alzó su voz reclamando que se restableciera la Escuela Central de Marina. Aunque la mayoría de los miembros del gobierno orientaban su interés hacia el fortalecimiento del Ejército, los



Ramón Castilla Marquesado (1799 - 1867)



58

planteamientos de Castilla en favor de la Marina lograron cierto éxito: así, en enero de 1840 se restableció la Escuela Central, y se creó una Escuela Náutica en Paita (...) el pailebot 'Vigilante' comandado por Juan Fanning fue destinado para la práctica de los alumnos de la Escuela Central". En la colección de leyes, decretos y órdenes publicados en el Perú entre el 1 de enero 1836 y 31 de diciembre de 1841, se lee en el Tomo VI, página 532, el decreto de restablecimiento de la Escuela Central de Marina "para la educación de los jóvenes que hayan de adoptar la profesión de pilotos". La fecha es 8 de enero de 1840 y firma Antonio Gutiérrez de la Fuente. En la página 533 de esta fuente figura el reglamento para la organización y régimen de la Academia Náutica (sic) a continuación, con la misma fecha, se señala el establecimiento de la Escuela Náutica de Paita, cuyo reglamento consta de catorce artículos, en el primero de los cuales se establece que "El número de cursantes de la Escuela Náutica de Paita se compondrá por ahora de veinte alumnos". En la dirección de ambos establecimientos se encuentra el Capitán de Navío Eduardo Carrasco. Se observa -como siempre- planes organizativos excelentes que chocan en la práctica con la inestabilidad política que al negar orden, niega también recursos. La Escuela Central no reinició sus actividades, lo que sí ocurrió en Paita. En esta Escuela se nombró como director al Teniente Segundo Francisco Carrasco. No fueron veinte los alumnos cursantes, sino dieciséis, de los cuales sólo cuatro culminaron el curso de dos años y medio y rindieron examen ante el Director General, Capitán de Navío Eduardo Carrasco.

La Escuela Náutica de Paita inauguró aquel primer curso el 28 de agosto de 1840 y subsistió irregularmente hasta inicios del año 1900. Manuel I. Vegas, en su Historia de la Marina de Guerra del Perú, expresa que el fin principal en ambas Escuelas era: “crear pilotos facultativos que puedan dirigir con inteligencia y acierto la navegación de la Marina-Mercante”.

Continúa Vegas expresando que en ambas Escuelas los estudios “se reducían a la navegación y cursos relacionadas a ellas y los alumnos al egresar podían elegir el servicio de la Marina de Guerra con el grado de Guardiamarinas”.

En un documento fechado 27 enero de 1843 y que figura en el Archivo Histórico de la Marina, la “Comandancia General de Marina y de la Escuadra Nacional” expresa: “Deseando por todos los medios posibles fomentar la instrucción de los jóvenes que últimamente se han dedicado al servicio de Guardias Marinas y para que en lo sucesivo puedan desempeñar con honor y exactitud los trabajos necesarios a oficiales de Marina, lo cual le dará el brillo debido a tan distinguida profesión (sic), he creído de mi deber por el interés que me anima en favor del cuerpo de mi mando, aprovechar la ventajosa oportunidad que se ofrece con la salida del Bergantín Nacional ‘Rímac’ que zarpa para el Asia, en el cual puede el Supremo Gobierno, si lo tiene a bien disponer se embarquen cuatro o seis de ellos entre los que hay algunos que ofrecen esperanza de adelantamiento por las buenas disposiciones que manifiestan, y por el deseo de adquirir los conocimientos precisos e indispensables a esta lucida profesión (sic)”. Al día siguiente se aprobó esta resolución y se autorizó “el contrato respectivo sobre el embarco de los Guardiamarinas en el bergantín ‘Rímac’ que tenía como destino la China y como comandante al Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra.

En nueva Resolución del 30 de enero de 1843, que obra también en el Archivo Histórico de la Marina, se especifica que a cargo de los Guardiamarinas han de encontrarse “el 2º Teniente D. Carlos Relayza, que lo ha solicitado, y que además el oficial que ofrece esperanzado (sic) de progreso por su juicio y contratación el Guardia Marina D. Guillermo Robinet, joven que a mas de pertenecer a una familia respetable del País, sus bellas disposiciones prometen se hará un oficial distinguido”.

Finalmente viajarían el Teniente Relayza y el Guardiamarina Robinet. Era director de la Escuela -como ya se ha destacado- Eduardo Carrasco y el periplo del bergantín “Rímac” se realizó desde febrero hasta octubre de 1843.



El presidente Ramón Castilla Marquesado (1799-1867), ilustre tarapaqueño cuyo primer gobierno se inició el 20 de octubre de 1845 y duró sólo seis años, es descrito por Manuel I. Vegas así: “Este hombre genial, que es casi una excepción entre los gobernantes del Perú por muchas razones fue único en lo de definir y aplicar el Poder Naval”.

No se puede afirmar notabilidad en lo que respecta a inquietudes académicas durante los primeros años del gobierno de Castilla, quien recién en el cuarto año de su mandato, el 25 de octubre de 1849, dispuso por decreto de esa fecha, el restablecimiento de la Escuela Central de Marina “que por ahora se situará en el pueblo de Bellavista”. Se expresa en el mismo dispositivo que el Director General de las Escuelas Náuticas es el Capitán de Navío Eduardo Carrasco y se nombra Sub-Director al Capitán de Fragata Francisco Carrasco. Dispone Castilla que “los guardiamarinas cursantes disfrutarán del haber mensual de 18 pesos y una ración de armada (sic) que formen el total de 26 pesos”. Sin embargo, llama la atención constatar en documentos a la vista en el Archivo Histórico de la Marina, que el 7 de enero del siguiente año se establece el Instituto Naval Militar, el cual inicia sus labores en el Hospital San Juan de



Juan José Panizo Talamantes,
Guardiamarina en la “Protector”,
nave insignia de Guise.
Contralmirante, Comandante General de
la Marina.
Fue Director de la Escuela Naval.
Murió a bordo de la Fragata “Amazonas”
el 24 de junio de 1865.

Dios en Bellavista. En 1851 se trasladó el Instituto al recurrente local del Hospital del Espíritu Santo, en el cual permaneció aun durante la azarosa época de los últimos meses del gobierno de Echenique, que culminaría en guerra civil. De ésta, emergió nuevamente el presidente Ramón Castilla al darse la decisiva batalla de La Palma, el 7 de enero de 1855.

El 1 de agosto 1855 se reabrió la Escuela con la denominación de Colegio Naval Militar y funcionó durante menos de un año bajo la dirección de Eduardo Carrasco. El Capitán de Navío Juan José Panizo tomó la posta y bajo su dirección tuvo lugar el afamado viaje de la fragata "Amazonas", que llevaba a bordo guardiamarinas en viaje de instrucción. Esta nave fue el primer buque escuela americano en dar la vuelta al mundo. La "Amazonas", que realizó este viaje entre el 25 de octubre de 1856 y el 28 de mayo de 1858, marca, junto con un ilustre precedente, el vapor de ruedas "Rímac" -que arribó al Callao el 27 de julio de 1848-, dos importantes hitos navales, ambos durante gobiernos del Mariscal Ramón Castilla. Observemos que temprano la Institución había ingresado a la era del vapor.

Nueve años se mantuvo el Colegio Naval Militar bajo la égida de Juan José Panizo. Durante su mandato egresaron oficiales que con el tiempo tendrían notable figuración en la Armada y en la guerra del Pacífico: Arístides Aljovín, Antonio de la Guerra, José Sánchez Lagomarsino, Manuel Villavisencio. En 1861, el Capitán de Fragata Manuel Villar (era Guardiamarina de la "Presidente" en febrero de 1828) fue dado de alta como profesor en la Escuela.

En líneas anteriores se ha mencionado el asunto español de 1864. En el combate del 2 de Mayo de 1866 participaron alumnos de la Escuela y murieron en acción Abel Galindes y Abel Ordóñez.

Al cesar Juan José Panizo en la dirección de la Escuela, recibió el cargo el Coronel Joaquín Torrico. Las actividades se entorpecieron en los años que transcurrieron hasta 1870, cuando el Presidente José Balta dispuso el funcionamiento de una Escuela exclusivamente naval en uno de los buques de la Escuadra: el transporte de vapor "Marañón".

Era comandante de esta nave el prestigioso Capitán de Navío Camilo Carrillo, quien asumió el cargo por un tiempo similar al que lo desempeñara en su oportunidad Juan José Panizo. En el Archivo Histórico de la Marina figura un importante manuscrito intitulado "Estado general que manifiesta la distri-



bución del tiempo por medias horas, los cursos que se han abierto, los profesores que los dirijen (sic) y alumnos que lo componen”.

Se observa en este documento, fechado el 3 de diciembre de 1870 y firmado por Camilo N. Carrillo, que las actividades en el vapor “Marañón” están indicadas entre las 5 de la mañana y las 9 de la noche. Los cursos y sus períodos se programan en el siguiente orden:

- Trigonometría Rectilínea, dictada por el Director: 0700 a 0730.
- Práctica Marinera, a cargo del Teniente Primero Francisco N. Frías: 0730 a 0800.
- Desayuno de 0800 a 0830.
- Estudio de 0830 a 0900.
- Aritmética, dictada por el Teniente Primero Manuel Espinoza y Literatura, por Dn. Antenor Arias. Están programados de 0900 a 1000 horas (curiosamente se observa que unos alumnos sólo recibían curso de Aritmética y otros sólo Literatura en el íntegro de esta hora).
- De 1000 a 1100 horas: almuerzo.
- Geometría Práctica, dictada por Dn. Jacobo López de Castilla: 1100 a 1200 horas.
- Estudio: 1200 a 1300 horas.
- Mecánica, a cargo de Dn. Pedro Valero: 1300 a 1400 horas.
- Dibujo Natural, por el Teniente Segundo Pedro Rodríguez: 1400 a 1500 horas.
- Francés (lunes - miércoles - viernes), dictado por don Ramón Vera R. (martes - jueves - sábado: estudio) de 1500 a 1600 horas.
- Comida: 1600 a 1700 horas.
- Esgrima, a cargo de don Francisco Courtheur, de 1700 a 1800 horas.
- Maniobras, dictada por el Teniente Primero Francisco M. Frías: 1800 a 1900 horas.
- Fajina: 1900 a 2000 horas.
- Cena: 2000 a 2030 horas.
- Estudio: 2030 a 2100 horas.
- Silencio: 2100 horas.

Los alumnos eran los Alféreces de Fragata: José Gálvez, Eduardo Hidalgo, Juan F. Balta, Carlos de los Heros, Mauricio Ruiz y Ramón Bueno; con ellos alternaban en las mismas condiciones los Guardiamarinas: Carlos L. Rodríguez, Julio Ganoza, Aurelio Gavidia, Octavio Cavero, Carlos Cazorla y Hernán Bentín.



El 17 de octubre de 1870 se iniciaron las actividades en el “Marañón”, que puede considerarse como el primer local a flote que tuvo la Escuela Naval en su historia. Cabe destacar, no obstante, que un año antes se había inaugurado el transporte en estos menesteres. Un caso curioso se dio entonces, cuando los alumnos objetaron el reglamento y decidieron reconsiderar su decisión de ingresar a la Marina. Recurrimos nuevamente al Archivo Histórico de nuestra Institución para conocer cómo se daban los cargos internos entre los alumnos, lo que hoy se denomina Cadetes Oficiales. Eran éstos: Brigadier, Sub-brigadieres e Inspectores.

En enero de 1871 el Comandante General de la Marina presidió los exámenes de grado y en ellos destacó como medalla de oro en aprovechamiento Carlos de los Heros, quien ocho años después, el 28 de agosto de 1879, sería héroe a bordo del monitor “Huáscar”, en plena guerra del Pacífico, al morir en el Combate de Antofagasta contra las baterías de aquella plaza.

En el año 1872, de triste recordación para la naciente democracia peruana, pero coruscante por la decidida acción de la Marina, la Escuela da cuenta a través de la Memoria del Director de los primeros ejercicios de tiro al blanco con pistola y fusil. A este respecto puede leerse en uno de los párrafos de este manuscrito que: “Cada día de la semana se han ejercitado los alumnos en Esgrima, Gimnasia (sic) y tiro al blanco con pistola y rifle. Los progresos que han hecho la mayor parte de ellos en cada uno de estos ejercicios y el cuidado que se tiene para reemplazar oportunamente las armas y demás útiles de que se hace uso, influyen necesariamente en el desarrollo físico de los jóvenes a la par que les sirve de distracción. Sensible es, Señor Ministro, que las carabinas de que hacemos uso para el objeto indicado no tengan todas las cualidades a precisión que pueden exigirse hoy de las armas de fuego”.

En lo que atañe a las prácticas marineras, en el mismo documento expresa el Director: “Con igual interés se han vigilado los ejercicios de vela y de boga en embarcaciones, con el fin de que no desconozcan estos jóvenes llamados con el tiempo a ser Oficiales de la Armada, ninguna de las fatigas propias del marinero a quien tiene que mandar y dirigir”.

Era presidente de la República el Coronel José Balta y Ministro de Guerra Tomás Gutiérrez, cuyos hermanos Silvestre, Marceliano y Marcelino estaban al frente de importantes cuerpos del Ejército. José Carlos Martín, en una publicación intitulada “1872”, donde historia con gran detalle los sucesos que



conmovieron Lima en ese año, expresa que en la capital: “funcionaron tres colegios electorales provinciales el día de su instalación, el domingo 5 de mayo. El presidido por Riva Agüero en el convento de Santo Domingo; el dirigido por don Manuel Barredo en el convento de San Agustín; y el encabezado por Nicolás de Piérola en el convento de San Francisco (...) los electores aclamaron la fórmula: Manuel Pardo, Manuel Costas y Francisco Garmendia. (...) En el resto de la provincia, tranquila y públicamente favorecieron la candidatura de Pardo (...). De los cuatro mil electores, dos mil ochocientos votos respaldaban a Pardo, las dos terceras partes calificables por el Congreso. (...). Comenzaron a funcionar las cámaras legislativas el 13 de julio de 1872 y a calificar a los diputados y senadores, en juntas preparativas; el triunfo de Pardo fue rotundo pues obtuvo una fuerte mayoría. La victoria legal fue reconocida por todos pero la oligarquía militar no pensaba así. (...). El golpe de estado fraguado venía respaldado por un ejército de siete mil hombres bien armados. La marina de guerra quedaba inmovilizada por orden del ministro de Guerra y Marina, coronel Tomás Gutiérrez, quien había dispuesto el retiro de piezas claves de las máquinas de los buques, pero los jefes de la institución naval habían mandado a hacer sus repuestos”.



El 22 de julio de 1872 los hermanos Gutiérrez tomaron prisionero al presidente Balta y proclamaron a Tomás Gutiérrez “Jefe Supremo de República”. En detallado relato, Martín narra que, tomado Palacio, una columna de cuarenta gendarmes fue destacada para capturar a Manuel Pardo, quien “acababa de reunirse con García (Aurelio García y García) y con Grau (Miguel)”, y que al día siguiente desde Chilca “una falúa al mando del marino Melitón Carvajal, transbordó a Pardo y sus acompañantes” a la fragata “Independencia”. La Marina de Guerra suscribe el 23 de julio de 1872 un manifiesto a la nación: “El inaudito abuso de fuerza con que el día de ayer ha sido escandalizada la capital de República, debía encontrar como en efecto ha sucedido el rechazo más completo de parte de los jefes y oficiales de la Armada que suscriben”. Entre los firmantes figuran Aurelio García y García, Samuel M. Palacios, Camilo N. Carrillo, Miguel Grau y con ellos muchos otros oficiales que, con ya ganado o naciente prestigio, colaboraron al restablecimiento del sistema democrático mediante su decisión y acciones en la mar.

Los desórdenes llegaron a su fin -“después del levantamiento popular y muerte de Tomás, Marceliano y Silvestre”- con la asunción al mando de Manuel Pardo, el 2 de agosto de 1872 Pardo se constituyó así en el primer presidente civil en la historia del Perú, tras cincuenta años de independencia. La reac-

ción cívico-naval antes comentada, se inició a bordo del vapor “Marañón”, donde funcionaba como se sabe la Escuela. Su director, el Capitán de Navío Camilo Carrillo, tuvo destacada participación, y no sólo por el hecho de haber propiciado en el buque y Escuela de su mando la reacción contra los Gutiérrez (el presidente José Balta sería asesinado en el Cuartel de San Francisco en el transcurso de la fallida revuelta), sino porque con él actuaron también: Octavio Cavero, Federico Diez Canseco, Alberto de la Barrera, Cristóbal Lastres y Juan Ontaneda, alumnos de la Escuela.

Después de los sucesos tan sucintamente narrados sobre la base documental de “1872” (cuya portada exhibe un grabado de la época, tomado del libro “Revolución de Lima” de Héctor Varela, París 1872, donde puede apreciarse el Muelle de Guerra del Callao tal como se muestra hoy), la Escuela continuó sus actividades en el vapor “Marañón”, con Camilo Carrillo en la dirección. Por entonces aparece lo que podría considerarse el más antiguo antecedente de una escuela de preparación para el ingreso a la Escuela Naval: el vapor “Meteoro” es dispuesto como Escuela Preparatoria. La medida tiene relación con la necesidad de instruir a los alumnos en cursos básicos, fundamentalmente Matemáticas. El Director Carrillo asume la dirección de la Escuela Preparatoria en adición a sus funciones como Director de la Escuela Naval. En demanda de un mejor resultado, quedan así organizadas la instrucción y formación naval del candidato, cursante o, digámoslo así, aspirante a oficial, en lo que podríamos definir como escuelas complementarias. La primera promoción de la Escuela con base en el vapor “Marañón” egresó al finalizar diciembre de 1873. El 29 de diciembre del mismo año, el Director de la Escuela Naval se dirige al Capitán de Navío Comandante General de la Marina expresándole que si bien “el Teniente 1° D. Eugenio Raygada y los siete alumnos que a las órdenes de éste deben partir a dotar a las cañoneras que actualmente están en construcción” se encuentran aptos para realizar el viaje a Inglaterra, existe una dificultad para lograr que dicho viaje se realice a bordo de un buque de vela inglés. Sugiere luego el Director al Ministro de Marina que el grupo en comisión proceda a las Islas Guañape, donde considera que existen posibilidades de éxito para tal intento. Vale aclarar que las naves inglesas cargaban guano en estas islas y en otras. En lo que respecta a las unidades de guerra, éstas eran la “Pilcomayo” y la “Chanchamayo”.

La Escuela Preparatoria –culminadas las gestiones de su organización– inició funciones el 2 de agosto de 1874. El 26 de enero de 1875, el Director de la Escuela Naval y Preparatoria, Camilo Carrillo, expresa que el plan de estudios





Barca "Nereyda"
(Museo Naval)



de dos años para completar la carrera en la Escuela Naval (tras haber superado la etapa en la Escuela Preparatoria) consta de los siguientes cursos: en el primer año, Astronomía, Derecho Internacional Marítimo, Artillería Naval, Idioma Alemán, Maniobra, Historia de la Marina de Guerra; en el segundo año, Geodesia, Idioma Alemán, Higiene Naval, Aritmética y Principios de Construcción Naval, Hidrografía, Táctica Naval y Pilotaje.

Curiosamente encontramos en esta latitud cronológica otra analogía con los tiempos que corren. La barca "Nereyda", al mando del Capitán de Corbeta Melitón Carvajal, se hace a la mar por treinta días a partir del 17 de enero de 1874. En el Archivo Histórico de la Marina se conserva el parte que este oficial, futuro héroe durante la Guerra del Pacífico a bordo del monitor "Huáscar", eleva al director de la Escuela Naval el 17 de febrero del mismo año. Actualmente, una nave de nombre "Marte" navega en el litoral conducida por Cadetes en instrucción y al mando de Oficiales que bien evocan al Capitán de Corbeta Melitón Carvajal. Coincidentemente la "Marte" es de poco porte, tal como la barca "Nereyda", que tenía algo más de treinta metros de eslora. En uno y otro caso -a fuer de casi ciento veinticinco años de distancia- el mensaje implícito sigue siendo el mismo: la génesis de la formación e instrucción de un joven aspirante a Oficial de Marina pasa por conocer la mar y los vientos, el cielo y sus constelaciones. Todo ello es, al fin de cuentas, aprendizaje que halla complemento gracias a la modernidad y sus posibilidades tecnológicas, a bordo de un velero bien conducido, guiado y maniobrado, pulsando la furia de los elementos naturales que ponen a prueba la pericia del marino para dominarlos, tal como lo exige el profesionalismo, la responsabilidad del capitán y de su dotación.

El “Marañón” y el “Meteoro” marcan así, hasta el propio año de 1879, importante balizaje en el esforzado derrotero de la formación e instrucción de nuestros marinos.

Tras cincuentiocho años de república, a la patria le tocó soportar una severísima prueba, la más importante por la que la Marina ha pasado en su historia. Casi seis décadas desde la proclamación de la independencia debieron ser paulatina práctica de saludable continuidad organizativa, más los gobernantes peruanos desaprovecharon esta oportunidad. Así pudo construirse una nación fuerte, un estado auténticamente representativo; pero ello no ocurrió, antes bien, el desorden era un permanente signo de los tiempos.

Con gran esfuerzo y denodado sacrificio de sus hombres, la Marina había vivido importantes experiencias en las guerras de la Confederación (1836), a través de acciones navales en Islay (12 de enero 1838) y en Casma (12 de enero de 1839), hechos que precedieron a Yungay.

Ciertos hechos históricos debieron alertar a los gobernantes peruanos respecto a Chile. El grave error de Andrés de Santa Cruz –principal promotor del notable esfuerzo de aquella época– y de sus continuadores, fue desatender la defensa del mar boliviano. El precio sería alto.

Menos de veinticinco años transcurrirían desde Casma y Yungay, hasta que en 1864 España ocupa las islas Chincha, tentados los expedicionarios por su riqueza material y por el evidente desgobierno que campeaba en el Perú.

La reacción frente a la agresión española halló, en la por entonces recuperada brújula de gobierno nacional, respuesta contundente gracias a la Marina y a la viril participación del pueblo chalaco. El 7 de febrero de 1866 señala el Combate de Abtao. En esta ocasión, fueron naves del Perú las que acudieron a Chile para expresar con la fuerza en el mar el repudio a José Manuel Pareja, reemplazante desde diciembre 1864 de Luis Hernández Pinzón. El 2 de mayo del mismo año se darían los hechos que pusieron punto final a la aventura española.

Paralelamente a ello, los buques peruanos “Independencia” y “Huáscar”, por entonces importantes en su tecnología, navegan rumbo al Callao. Arribaron el 7 de junio de 1866 y representaron el último cañonazo del Perú contra España, un cañonazo disuasivo que apresuró el zarpe de la escuadra española desde la Isla San Lorenzo.



La actuación peruana, especialmente la de la Marina en 1866, propiciaría un sentimiento triunfalista, y no sólo en el presidente Manuel Ignacio Prado. En 1879, sólo trece años después de Abtao y del 2 de Mayo, se desencadenaría la guerra del Guano y el Salitre.

Una buena muestra de que el Perú no prohijaba actitud bélica alguna contra sus vecinos puede apreciarse en 1878, como lo subraya el historiador Héctor López Martínez en el capítulo III del tomo de su responsabilidad en la Historia Marítima del Perú, dedicado a las Escuelas de Formación Naval. Reproduce López Martínez las expresiones del Capitán de Navío Miguel Grau registradas por el diario "El Peruano", en su edición del 8 de febrero de 1878. Como presidente del jurado designado por el Ministro de Guerra y Marina, Grau informa a la autoridad acerca del desarrollo de los exámenes en las Escuelas Naval y Preparatoria que, como sabemos, funcionaban a bordo de los buques "Meteoro" y "Marañón": "conforme al programa de dichos establecimientos comenzaron las actuaciones el día 27 del pasado y continuaron del 30 al 2 del presente, en cuyo tiempo mediante la asiduidad de los señores que formaron el Jurado, quedaron examinadas y aprobadas las clases que fueron presentadas".



Entre los integrantes del Jurado encontramos a notables personalidades de Lima: el Capitán de Navío Guillermo More, el Capitán de Navío Nicolás del Portal, el Capitán de Fragata Manuel M. Villavisencio, don Sebastián Lorente, don Teodoro Elmore, don Eduardo Habich, entre otros.

Grau continúa: "Muy grato me es manifestar a US. el aprovechamiento que han alcanzado todos los alumnos en los diversos ramos que han cursado, con lo cual han correspondido debidamente a los deseos y fines del Supremo Gobierno y a la contracción y esfuerzo de sus directores y profesores. El honorable Jurado, haciendo merecida justicia, ha clasificado casi en general a los alumnos examinados con un grado bastante alto y ha escaseado merecidamente el título de sobresaliente".

"Por este resultado que manifiesto sucintamente, así como por el aprovechamiento que S. E. el Presidente y US. han presenciado el día que quedaron terminadas las actuaciones y que se hizo la merecida distribución de premios, puede apreciarse el mérito que han contraído, profesores y alumnos, para con el Supremo Gobierno que, en la próspera marcha de estos establecimientos, ve muy particularmente el adelantamiento intelectual de la Marina de la República".

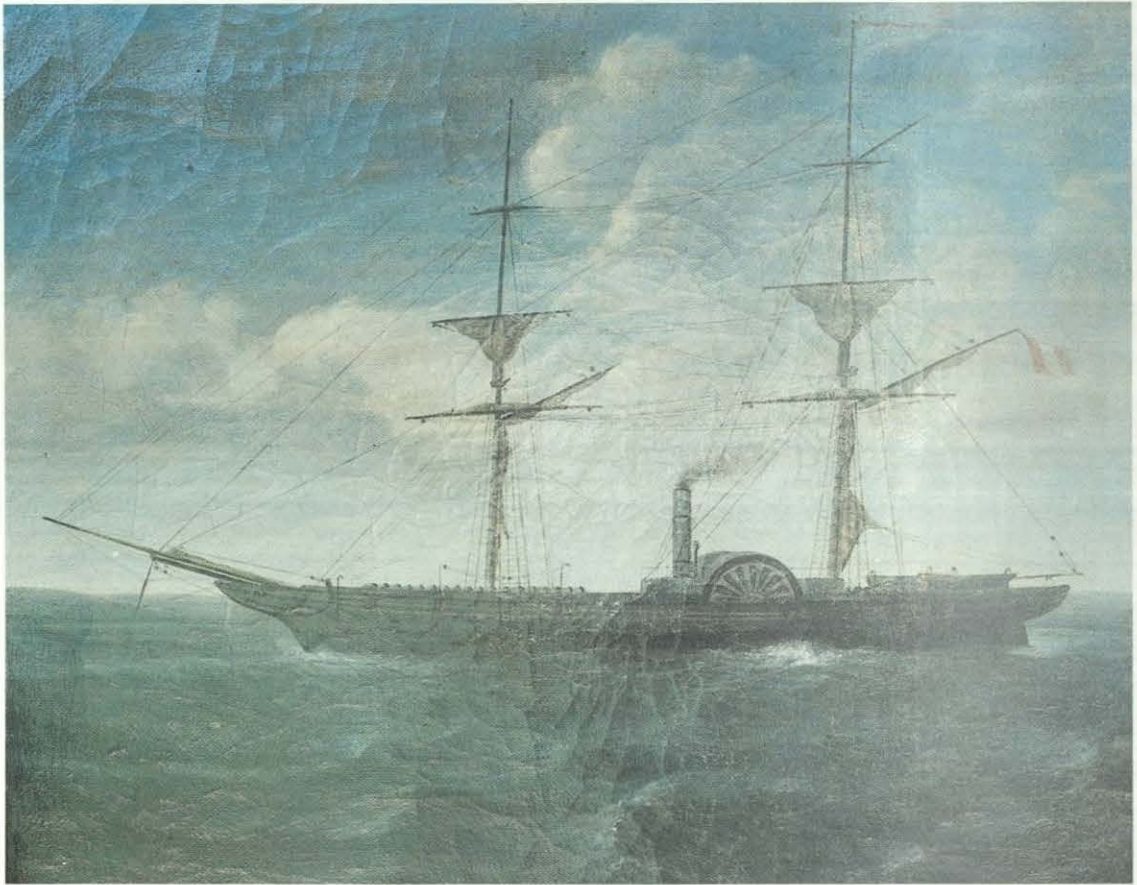
Vivía pues el país, la Marina de Guerra, los programas académicos (a bordo de los buques “Meteoro” y “Marañón”); en fin, la ciudadanía, una normalidad cotidiana que en nada presagiaban la guerra más cruenta de nuestra historia. Esta encontraría a profesores y alumnos navales conformando dotaciones que, a bordo del monitor “Huáscar”, de la fragata “Independencia” o de la corbeta “Unión”, entre otras Unidades, integrarían la eficiente y gloriosa tripulación que la Patria puso frente al enemigo.

Bien cabe evocar a Pedro Calderón de la Barca cuando en “El Santo Rey Don Fernando” expresa en labios de un personaje, justamente marino, lo siguiente: “Que el que es dueño de la mar es el dueño de la tierra”. No obstante, la expresión conlleva necesariamente los recursos logísticos adecuados y en 1879 ello no se dio.



69





Vapor a ruedas "Rímac"
(Museo Naval)



70



Fragata "Amazonas"
(Centro Naval)

Capítulo III

1879, el pontón "Perú", 1907.



El Capitán de Corbeta Manuel I. Vegas tuvo destacada participación en la gestión de rescate de uno de los mástiles de la corbeta "Unión". El 17 de marzo de 1918, cuando era director de la Escuela Naval el Capitán de Fragata Ernesto Caballero y Lastres, se inauguró oficialmente este monumento, cuya base lleva una estela conmemorativa.

"Muy grato me es manifestar a U.S. el aprovechamiento que han alcanzado todos los alumnos en los diversos ramos que han cursado"

Capitán de Navío Miguel Grau
Jurado Examinador 4 febrero 1878.
"Meteoro" y "Marañón".

1879

expresa, por sí sólo, demasiados sentimientos encontrados y sintetiza mil lecturas que cubren el período más ingrato de la historia del Perú. Ese año, signado por la declaración de guerra por Chile el 5 de abril y su cercana clarinada de alerta el 14 de febrero con la ocupación de la costa boliviana, fue fundamentalmente el de la campaña naval. Justamente fue la Marina a través de sus hombres y hechos, la institución que ante la injuria estableció el derrotero del desagravio.

Los oficiales que desde niños afloraron a hombres en los diversos ámbitos de la educación naval, que hasta aquí hemos desglosado, desempeñarían a bordo de los buques de la escuadra nacional un trabajo profesional y realizarían un despliegue de valor que en su momento deslumbró a sus contemporáneos y después a hombres de otras generaciones, a historiadores, al mundo entero.

Jóvenes, muy jóvenes marinos, alternaron en la ya antigua flota lamentablemente desatendida por los gobiernos de turno, con sus profesores de matemáticas, de navegación, con sus directores, con jefes que en alguna oportunidad habían sido integrantes de exigentes jurados antes de concederles sus diplomas de graduación, con tripulantes que a bordo habían sido hábiles instructores y de quienes aprendieron mucho de lo que era la vida práctica del hombre de mar.

Alternaron así, alumnos y experimentados oficiales conformando la gran dotación de la Patria en el mar, la cual construyó en aquel año especialmente y también en los que continuaron -incluyendo la época de la ocupación cuando se dieron vibrantes acciones de la resistencia nacional-; el vigoroso andamiaje sobre el que en mucho resurgiría el Perú.

Fueron pues marinos, quienes detuvieron los planes de rápida conquista del invasor. Chile trató sin éxito repetir en costas peruanas el libreto de Antofagasta.

La guerra transcurrió durante interminables meses para los gobernantes chilenos y su angustiada población, pues la Marina peruana tuvo siempre la iniciativa de la guerra en el mar, tanto así, que Chile debió postergar su calendario de prontos desembarcos en nuestro territorio hasta el 28 de noviembre de 1879 (Pisagua). Un mejor dominio de los buques y el profesionalismo de comandantes y oficiales lograron para nuestra flota -físicamente la más débil- el dominio del mar.



Cabe detenerse en lo que debió significar para cualquier Armada, y en las circunstancias que conocemos, el grave revés de perder un excelente buque al inicio de la campaña, el 21 de mayo de 1879. Sin embargo, este hecho no nos amilanó y antes bien condujo a eventos que la historia guarda y el adversario respeta. El propio Guillermo More, comandante de la fragata "Independencia", perdida en Punta Gruesa aquel 21 de mayo, dió una vibrante lección al decir al comandante Manuel Villavisencio del "Chalaco": "He perdido el buque que la nación me confió y pagaré con mi vida este desastre". Tan viril frase guarda relación con aquella otra de Francisco Bolognesi en Arica: "Tengo deberes sagrados que cumplir". Aquel 7 de junio de 1880, al lado de Bolognesi -y antes, en la respuesta al parlamentario Salvo- se encuentra Guillermo More. Morirían ambos, como sólo mueren los héroes y dejarían a sus sucesores un legado inmarcesible.

Superó pues la Marina la desatención gubernamental que detuvo el avance tecnológico de sus buques (después del alcanzado en 1866) y encumbrándose por sobre las carencias materiales, robusteció la historia nacional con el generoso sacrificio de sus hombres.



74

Tanto la recuperación del Perú como las flamantes muestras del noble carácter de los marinos, encontraron en los últimos años del siglo XIX y los que siguieron, nuevos protagonistas, cuyo proceder cotidiano se inspiró en las acciones de aquellos jefes y dotaciones que en la Guerra del Pacífico dejaron, de una vez y para siempre, ejemplo imperecedero en el altar de la Patria, al inmolarsen en el ara de sus buques.

Terminada la guerra y desocupado legalmente el Perú en virtud del Tratado de Ancón del 20 de octubre de 1883, la Marina renace materialmente durante el gobierno del general Miguel Iglesias con la adquisición de la primera nave al servicio del país, el vapor "Charrúa" luego renombrado "Vilcanota".

El comandante Manuel I. Vegas G. expresa que el "Vilcanota" prestó servicios hasta julio del año 1885, cuando fue entregado a la Pacific Steam Navigation Co., como parte del precio del vapor de ruedas "Santiago" que tomó el nombre "Perú".

El transporte "Perú", había sido arrendado a una empresa particular. Al retornar al gobierno el 14 de enero 1888, fue desarmado y dedicado a Escuela Naval "con buen número de alumnos, pues la afición al mar no había disminuido con los desastres que la Armada acababa de sufrir".



Manuel Ignacio Vegas García (1884 - 1926), autor de la obra "Historia de la Marina de Guerra del Perú". Fue -con otros oficiales- entusiasta precursor de la instalación del mástil de la gloriosa corbeta "Unión" en la Escuela Naval. (17 marzo 1918)



En el pontón "Perú" y en la fecha arriba mencionada, se estableció por decreto supremo la Escuela de Guardiamarinas y Grumetes. Cabe al presidente Andrés Avelino Cáceres y al Ministro de Guerra y Marina Elías Mujica tan importante decisión. El doctor Raúl Palacios Rodríguez, en el Tomo XII, volumen 2 de la Historia Marítima del Perú califica la gestión ministerial de Elías Mujica como "estupenda" e indica que el viernes 1 de octubre de 1886 "el diputado por la provincia de Cotabambas y ex integrante de la Armada Nacional Felipe S. Meza presentó un proyecto de ley para instituir en el seno de la Escuela Especial de Construcciones Civiles y de Minas una Academia de Marina". Este proyecto, que figura en el Diario de los Debates correspondiente a la Legislatura de ese año, es antecedente cercano del nuevo aliento en la vida resurrecta de la Escuela Naval. En el artículo 1º del decreto se lee que: "Se establece a bordo del vapor 'Perú' las Escuelas de Guardias Marinas y de Grumetes, dirigidas ambas por un jefe de la Armada, que tendrá a su cargo el gobierno inmediato de ellas y se entenderá directamente con el Ministerio del Ramo". Se dispuso que el director fuera el Capitán de Navío Gregorio Casanova y Sub-director el Capitán de Navío Arístides Aljovín.

El 31 de enero de 1888 expresa el Director que se padece angustias económicas y que son “magros” los “fondos de la Escuela”. En la misma fecha, Casanova solicitó al Director de Marina lo siguiente: un sello de jebe con la inscripción “Dirección de la Escuela Naval”; un pabellón nacional de paño; sesenta y cuatro camisas azules de lana; igual cantidad de pantalones azules de lana, camisas blancas, pantalones blancos, camisetas de algodón, gorras con funda blanca, corbatas de lana, pares de zapatos; cincuenta cintas con la inscripción “Escuela de Grumetes” y catorce con “Escuela Naval”.

El 10 de abril se iniciaron las labores académicas con cuatro alumnos en la sección de Guardiamarinas y diecisiete (aumentaría a cincuenta) en la de Grumetes. El Teniente Primero Gervasio Santillana enseñaba Cálculo elemental; y Composición castellana Alejandro Deustua. El primero había sido héroe en Angamos el 8 de octubre de 1879. El segundo importante maestro que incidió en la formación humanística de sus alumnos. En sus exequias el 8 de octubre de 1945 Jorge Basadre diría de él : “(...) desdeñó Deustua las profesiones lucrativas, las actividades que permiten las retiradas fáciles y los saltos súbitos sobre los gruesos dividendos de la vida. Fue el suyo, con breves interrupciones, casi sólo dentro de la generación que actuó en la patria dolorida y desventurada de transición entre dos siglos, el largo y no muy ancho camino del catedrático y educador”.



76

El 21 del mismo mes entraron en vigencia las “Instrucciones para el Jefe de Servicio y para el Oficial de Guardia”, que incluyen la rutina la que se inicia a las cinco de la mañana con la diana y termina a las nueve de la noche con el silencio. “De 2.30 p.m. a 3: Se bañarán al costado del buque los Grumetes y de 3.30 a 4 los Aspirantes a Guardiamarinas, si la estación lo permite. El viernes se hará aguada y llegada ésta, a bordo comenzará el lavado a las 2 de ropa y coy”.

El 26 de marzo de 1890 se dio inicio al segundo año de actividades en el pontón “Perú”. El 21 de setiembre del mismo año el Director da cuenta que han “sido nombrados profesores para prestar servicios en el buque-escuela: el Capitán de Fragata Pedro Gárezon (otro héroe del monitor “Huáscar”) y los oficiales Aurelio Gaviria e Isidro Vargas”. Dictaba el curso de Álgebra el propio Casanova, quien requería autorización para contratar a profesores civiles. En los exámenes, que se iniciaron el domingo 9 de febrero y culminaron seis días después, integraron el jurado calificador, entre otros los Capitanes de Navío Melitón Carvajal y Manuel Villavisencio así como el Capitán de Corbeta Gervasio Santillana.

El 8 de abril de 1890 se inició un nuevo año escolar con dieciséis alumnos, a los que posteriormente se sumaron trece más. Ingresó a dique el pontón “Perú” el 1 de marzo y se hizo mantenimiento del casco durante tres días. De ésta y otras acciones tomadas por la Dirección, se desprende que había gran inquietud por desarrollar la Escuela. La biblioteca tenía por entonces más de trescientos libros. Precisa el doctor Raúl Palacios que se disponía de suscripciones a publicaciones científicas periódicas como: “Cosmos” y “Revista Marítima Colonial”, y que “el pequeño gabinete de instrumentos con que cuenta la Escuela” incluía nueve cronómetros y que seis de ellos han sido recorridos en Londres “pues se hallaban inservibles y necesitaban una seria reparación”. La barca “María”, que había prestado servicios en el crucero “Lima” fue entregada a la Escuela para instrucción y entrenamiento de los alumnos.

El 1 de julio de 1890 fue aceptada la renuncia del Director, que el 23 de junio del mismo año había pedido su cambio de colocación. Asume la Dirección el Sub-Director Arístides S. Aljovín.

El 11 de julio de 1890 ingresaban al Callao el crucero “Lima” y el transporte “Santa Rosa”. El primero volvía de Chile y el segundo, del norte del Perú. Ambos buques concluían así una común, piadosa misión: el crucero “Lima” repatriaba de Chile los restos del comandante del monitor “Huáscar”: Almirante Miguel Grau, y de tres de sus oficiales, el Capitán de Corbeta Elías Aguirre, el Teniente Primero Diego Ferré y el Teniente Primero José M. Rodríguez. Esta importante tarea nacional –cumplida a cabalidad– había sido encomendada por el gobierno del presidente Andrés A. Cáceres a peruanos ilustres, entre los cuales se encontraban el Capitán de Navío Melitón Carvajal y el Capitán de Fragata Pedro Gárezon. En la ceremonia de estilo participaron alumnos de la Escuela Naval y con ellos, los oficiales Carvajal y Gárezon, señeras figuras de la Guerra del Pacífico, que tuvieron años después de esta comisión señalada actuación en la docencia y dirección de la Escuela Naval.

En el cuarto año de funcionamiento de la Escuela, correspondiente a 1891, las clases se iniciaron el 1 de abril. Los cursos son los siguientes: “Aritmética demostrada, Dibujo lineal y natural, Álgebra, Geometría elemental, Trigonometría rectilínea y esférica, Geometría analítica, Cálculo diferencial e integral, Mecánica racional, Física, Astronomía náutica, Maniobras, Inglés, Francés, Esgrima y Gimnasia”.



En el Archivo Histórico de la Marina, año 1890, existen apreciaciones respecto a los cursos que por entonces se llevaban en la Escuela y que antes han sido mencionados y que eran para los tres primeros años los siguientes: "Aritmética demostrada, Álgebra, Geometría elemental, Trigonometría rectilínea y esférica, Geometría analítica, Mecánica, Física, Francés, Inglés, Dibujo natural y lineal, Esgrima y Gimnástica". A partir de 1893 se incluyeron los cursos de: "Electricidad, Magnetismo y Luz". Terminados estos años preparatorios, se continuaba con dos años en los que se llevaban cursos profesionales, los cuales eran: "Cálculo diferencial e integral, Astronomía náutica, Maniobra, Artillería naval, Hidrografía, Táctica naval, Pilotaje y Derecho internacional marítimo".

Habían transcurrido tres años de valiosa experiencia en el pontón "Perú", cuando la comisión integrada por los Capitanes de Navío Amaro G. Tizón, Toribio Raygada y Ramón Freire recomendó en coordinación con el Director, reformas estructurales que realizaron ingenieros del crucero "Lima" y el "Santa Rosa". Esto tuvo lugar entre julio y diciembre de 1891. Clausurado dicho año –con asistencia del Presidente de la República–, se inició el nuevo ciclo en mayo de 1892. En setiembre reasumió la dirección el Capitán de Navío Gregorio Casanova, en circunstancias en que era crítica la situación económica en el pontón "Perú" y en la Armada. En 1893 fue notoria la ausencia del alumnado. Paulatinamente -refiere Palacios- "las rentas de la Escuela fueron suministradas con irregularidad alarmante"; no obstante lo cual el Director hacía obra material y académica visible. El 1 de abril de 1894 se inició el séptimo año académico, pero el 3 de agosto renunciaba nuevamente el Director. Este exponía entre otras razones: "la carencia absoluta de recursos destinados al sostenimiento de la Escuela Naval que el Supremo Gobierno ha confiado a mi dirección, y que en oficios varios he manifestado ya a US., acentuada hoy de la más pronunciada (...)". Como la renuncia no fue aceptada, insistió Gregorio Casanova con un nuevo documento el 26 de octubre de 1895. La Escuela funcionaría en el pontón "Perú" hasta el año 1896.

El 11 febrero de 1889 arribó al Callao por primera vez el buque escuela "La Argentina". La visita de una nave argentina de estas características se repetiría en diversas ocasiones.

1895 es el año de la revolución pierolista contra el presidente Andrés A. Cáceres.



En la “Historia de la Marina de Guerra del Perú”, Manuel I. Vegas expresa que: “Después del triunfo de la revolución de 1895 se estableció en Lima, en el edificio que hoy ocupa la Escuela de Artes y Oficios, la Escuela Naval, pasando el pontón ‘Perú’ a servir como lazareto. Dicha Escuela, con un reglamento calcado del de la Academia Naval Annapolis, funcionó hasta 1900 cuando pasó nuevamente al pontón ‘Perú’, a bordo del cual han estudiado todos los Capitanes de Navío, de Fragata y de Corbeta del actual personal” (esto lo escribe el comandante Vegas entre 1923 y 1926).

El doctor Raúl Palacios aclara que el ex local de la Escuela de Artes y Oficios estaba ubicado en el edificio limeño de Santa Sofía. Es información valiosa pues a menudo se escribe de la nueva etapa de la Escuela Naval, desarrollada en este lugar como: fundo Santa Sofía.

El hecho es que por Decreto Supremo del 31 de diciembre de 1896 se estableció en el lugar indicado, ubicado en las cercanías del hospital 2 de Mayo, la denominada Escuela Militar Preparatoria y Naval. Esta subsistió durante cuatro años, desde el inicio de sus funciones el 5 de abril de 1897, y tuvo como comandante nombrado al Capitán de Navío Melitón Carvajal.

De una somera lectura del texto de creación de la Escuela Militar Preparatoria y Naval, se entiende que ella llevó adelante un programa de estudios común para los jóvenes con vocación militar que desearan ingresar al Ejército o en la Marina.

Ciertamente se volvía a la idea de que los jóvenes realizaran estudios comunes durante tres años y profesionales en los dos últimos. Es decir, al finalizar los cinco años de estudios se graduaban como militares o marinos, habiendo elegido entre ambas alternativas al terminar el tercer año de preparación.

El director de la Escuela Militar Preparatoria y Naval fue inicialmente -como ya se ha indicado- el Capitán de Navío Melitón Carvajal, éste dependía del Ministro de Guerra y Marina y debió renunciar a su cargo al no aprobar el gobierno el cuadro de profesores que presentó el 8 de febrero. Fue reemplazado el 18 de abril de 1898 por el Coronel José R. de la Puente, quien justamente era Ministro de Guerra y Marina. Quedó como director interino el Capitán de Fragata Juan Manuel Ontaneda. Como dato adicional, cabe indicar que a partir del 24 de abril de 1898 inició vida activa la Escuela Militar con su primer director francés el coronel Pablo Clement (1898–1901), a quien sucedió el coronel Eduardo





Melitón Carvajal

Dogny (1901-1910). El dispositivo legal fechado 30 enero 1897 bajo firmas N. Piérola y José R. de la Puente creó la Escuela Militar de Aplicación que devino en Escuela Militar.

El 2 de mayo de 1898 se iniciaron las clases correspondientes a ese año y concluyeron el 11 de febrero del año siguiente, fecha en la cual el director, comandante Juan Manuel Ontaneda, expresó, dentro del programa de clausura en presencia del presidente Nicolás Fernández de Piérola: “Verdaderamente que el plan adoptado en cuanto a la refundición en un solo instituto de la instrucción técnica preparatoria para los oficiales del Ejército y de la Marina, si es conveniente bajo el punto de vista económico siendo aún muy limitado el personal requerido por ambas instituciones, no lo es menos por razón de la comunidad de origen para nuestros oficiales de todas armas, porque ello significa unión y compañerismo perdurables. Ese plan, además por lo que respecta al método, obedece también al ideal de una buena organización que divide la enseñanza militar en dos períodos: el preparatorio y el de aplicación”.

El optimismo del director Ontaneda y su meritorio esfuerzo como fue lograr que se expidiera una Resolución Suprema creando veinte vacantes ex-

traordinarias sobre cincuenta ya asignadas, con el fin que cada departamento de la República tuviera la opción de participar con un representante (ingresaron cursantes de Puno, Huánuco, La Libertad, Ica, Ayacucho, Tacna y Junín), no impedirían que al promediar el año 1900 la Escuela emigrara de Santa Sofía para volver al pontón "Perú", esto en cuanto los alumnos con vocación naval, pues quienes optaron por la carrera militar pasaron a la Escuela Militar en Chorrillos. Razones económicas en mucho propiciaron que la Escuela Militar Preparatoria y Naval terminara el incompleto lustro en que desarrolló sus actividades bajo el notable liderazgo del comandante Ontaneda.

Con el fin de contar con otros juicios en relación con lo reseñado tanto en lo que atañe a los locales donde funcionó la Escuela como a sus pioneros, cabe traer a colación un artículo aparecido en la Revista de Marina, año XIV, bimestre noviembre-diciembre de 1929, N°. 6, sin firma, donde se hace la siguiente apreciación: "Fue el pontón 'Perú' un buque 'de ruedas', el viejo Santiago perteneciente a la Compañía Inglesa de Vapores, el cual estuvo destinado al tráfico de pasajeros i carga en la Costa del Pacífico. En 1888 lo adquirió el gobierno peruano i ese mismo año fue destinado para que funcionara en él la Escuela Naval. Al siguiente año fue trasladada la Escuela al local de Santa Sofía. En 1896 vuelve a funcionar la Escuela Naval i Militar en el pontón 'Perú' fusionándose las dos Escuelas".

"En 1897 regresa la Escuela a Santa Sofía, hasta el año 1900 en que se instala nuevamente en el Pontón 'Perú' como Escuela Naval únicamente"

"En este período evolutivo fueron directores de la Escuela Naval i Militar: en 1896-97 el Capitán de Navío Dn. M. Melitón Carvajal, en 1898 el Coronel José R. de la Puente, i en 1899 el Capitán de Fragata Juan M. Ontaneda".

En la memoria del director de la Escuela Naval correspondiente al año escolar 1900-1901, y que marca el advenimiento del nuevo siglo, el comandante Ontaneda, como director a bordo del pontón "Perú", no sólo llama a la reflexión a sus superiores, sino que vuelca en el valioso documento su experiencia y propone giro sustancial en la política de trabajo respecto a la educación naval. Manifiesta Ontaneda: "Profesionalmente hablando, una Escuela Naval a flote está en el campo mismo de sus operaciones; la idea dominante es hacer hombres de mar, combatientes en este elemento; pero, las cosas han cambiado mucho desde la época en que el Gran Napoleón con su indisputable genio, casi matemático, manifestaba al ministro que le proponía la instalación de una Es-





Juan M. Ontaneda

cuela Naval en tierra firme, que si no había como educar a los marinos dentro del mar, sería conveniente dejarlos sobre él; y, efectivamente, el oficial de marina de aquella época era ante todo maniobrista, y su educación tenía que ser forzosamente marinera. Hoy no pasa lo mismo: con la generalización de las máquinas propulsoras y consiguiente supresión del velamen, sobre todo, y de una manera absoluta, en el navío típico moderno de combate, con los sorprendentes progresos de las armas ofensivas, que de un empirismo rutinario ha pasado su estudio a las más elevadas y trascendentes formas del cálculo matemático y a las complicadas aplicaciones de la mecánica, el oficial de guerra moderno tiene que atesorar en su cerebro muchos más vastos y variados conocimientos que el antiguo, abrazando especialmente las ciencias mencionadas en su teoría y en su práctica y, para esto, ya no es suficiente la simple estancia a bordo y el conocimiento del mar y de la maniobra, se requieren otros elementos, y más aún, cuando se pretende alcanzar las grandes proporciones, instalaciones, a firme donde estos puedan ser contenidos”.

A continuación el comandante Ontaneda establece una comparación respecto a cómo funcionaban en ese momento las Escuelas Navales. Señala así que

entre las “antiguas Escuelas que funcionan a bordo de los viejos navíos de vela están el ‘Britanía’ en Darmonth, Inglaterra y ‘Borda’ en Brest, Francia, mas como un tributo a las tradiciones del pasado, que como una sumisión a las exigencias del presente”; mientras que en tierra firme se encuentran “la famosa Academia Naval Annapolis en los Estados Unidos de América, prototipo de las de su especie, la Real Academia Naval de Livorno en Italia, la de Finne en el Imperio Austro-Húngaro”.

Continúa el Director: “(...) fijemos por último nuestra atención en la mas reciente instalación de la Escuela Naval Militar Argentina, que sin disputa es la mas notable de las que en sus género exige hoy en Sudamérica y a cuyos alumnos vimos también arribar a nuestras playas en épocas no lejanas en viaje de circunnavegación a bordo del buque-escuela ‘Presidente Sarmiento’”.

Reflexiona el comandante Ontaneda en el hecho vital de que “Vemos, pues, que en nuestra época va generalizándose la idea de la instalación a firme” y agrega que “si al principio del siglo XIX era necesario educar al oficial de marina al pie de los mástiles de un velero, hoy que pasamos los umbrales de la vigésima centuria esa educación debe tener por teatro además otros centros de acción”. Sintetiza lo anterior con una frase fundamental, al sentenciar que en el siglo XX el objetivo debe ser “condensar en una sola entidad, al mecánico, al marino y al artillero”.

A propósito de su actual hábitat, el pontón “Perú”, declara que éste es “una esfera bastante modesta”, y que a pesar de las ventajas de inmediato contacto con el mar, se carece prácticamente de todo lo que la modernidad exige. Acepta Ontaneda que la carencia de recursos es una dura realidad, pero se muestra esperanzado en la recuperación nacional y, como consecuencia, en la reconstitución de la Marina de Guerra, pues “(...) el desarrollo de la Marina es uno de los mas poderosos factores del engrandecimiento nacional”.

En 1902, dos personajes de la Marina ocupan sucesivamente el cargo de director en la Escuela, que siguió funcionando en el pontón “Perú” hasta que en 1908 se trasladó al transporte “Iquitos”. El primero de ellos fue el Contralmirante Manuel A. Villavisencio (agosto - noviembre de 1902), quien reemplazó a Ontaneda. Villavisencio fue el héroe de la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880. Lo sucedió el Capitán de Fragata Pedro Gárezon, último comandante del monitor ‘Huáscar’ el 8 de octubre de 1879. Al entonces Teniente Primero Gárezon correspondió ser autor del parte oficial que, a bordo del





Manuel A. Villavisencio

“Copiapó”, presentara en Antofagasta el 10 de octubre de ese año al Capitán de Fragata don Manuel Melitón Carvajal. En el séptimo párrafo de este parte se lee: “Debo manifestar igualmente que cuando los oficiales y tripulación de los botes subieron a la cubierta del buque, encontraron el pico caído por haberse roto la driza de cadena que lo sostenía, de manera que el pabellón que pendía de él y que había sido izado por segunda vez se encontraba en la cubierta, cuya circunstancia le hice notar al Teniente 1º. señor Toro del ‘Cochrane’ y a otros oficiales cuyos nombres no recuerdo”.

Gárezon clausuró el 15 de febrero de 1903 el año escolar correspondiente a 1902. En la Memoria de la Escuela presentada por el distinguido jefe, éste apuntaba que “La Escuela ha funcionado con 40 alumnos, 39 han dado examen, y uno continúa con permiso del gobierno por enfermo”. Uno de los párrafos de esta Memoria llama a reflexión, cuando Gárezon recomendaba que: “De los Alumnos, el mas caracterizado debe llevar el encargo de buscar y comprar para la Biblioteca de la Escuela los libros que juzgue conveniente su adquisición (...)”. Separó Gárezon en un párrafo observaciones respecto a la enseñanza e indicó que de “Los 43 cursos que se dictan en la Escuela, unos corresponden a la ins-

trucción media y otros a la profesional. De desear sería que en la Escuela sólo se recibiera la instrucción profesional; pero esta medida dificultaría el ingreso de nuevos alumnos. Se podría sí, exigir, que para ingresar a la Escuela debieran presentar sus certificados de haber terminado el segundo año de instrucción media (...). Esta recomendación del Director sería tomada muy en cuenta años mas adelante como lo veremos en el transcurso del presente trabajo. En la Memoria figuran los nombres de los alumnos premiados ese año, dentro de los cuales se hallan los siguientes: “D. Enrique Granthon, quien ha alcanzado el 74.45 % de suficiencia, en el tercer año una medalla de plata al alumno de igual clase D. Carlos Fajardo, con 77.47 %, en el segundo año medalla de plata al alumno D. Héctor Mercado con 75.01 % y el primer año medalla de plata a D. Manuel Pazos con 77.75 %”. Finaliza esta Memoria diciendo que: “Me ha tocado Excmo Señor bosquejar la marcha de la Escuela Naval durante el año escolar que hoy termina. En esta obra solamente me ha correspondido conservar y continuar la labor iniciada por los distinguidos é ilustrados Jefes de Marina señores Melitón Carvajal, Manuel A. Villavisencio y Juan M Ontaneda, que me han precedido, y espero que con el apoyo que siempre ha dispensado el Supremo



Pedro Gárezon

Gobierno a esta institución, con la cooperación del cuerpo de Profesores civiles y militares y mi buena voluntad podré continuar en la benéfica tarea de formar oficiales para el distinguido cuerpo de marina, que será siempre un elemento de orden y seguridad para la Nación”. Las circunstancias económicas severas seguían restringiendo el funcionamiento de la Escuela, de allí que Gárezon abogara porque los alumnos complementaran sus cursos embarcándose por lo menos en una barca ya que no era posible contar con un buque Escuela. “Soy partidario de no omitir esfuerzo ni sacrificio alguno para conseguir que los alumnos que salgan de la Escuela, tengan la suma de conocimientos posibles y en armonía con los adelantos modernos”.

Destaca el doctor Raúl Palacios que: “Durante el año escolar de 1903 que culminó el 8 de febrero del año siguiente se dictaron 32 cursos; habiendo funcionado la Escuela con 49 alumnos. Culminaron sus estudios: Carlos Fajardo, Aurelio de la Guerra, Isaías Bermúdez, Manuel I. Vegas, Tomás M. Pizarro, Gustavo O. Frías y Alejandro Vinces”. Esta promoción realizó estudios de postgrado en la Armada española.



86

El 10 de marzo de 1903 la Escuela se organizó en dos secciones: Preparatoria y Especial, Esto se hizo debido a la magra preparación que mostraban los postulantes que lograban ingresar a la Escuela.

El 14 de diciembre del mismo año, el Capitán de Navío Toribio Raygada reemplazó al Capitán de Fragata Pedro Gárezon. Es necesario resaltar una frase del documento de renuncia de Gárezon: “Honrado por el Supremo Gobierno con la dirección de la Escuela Naval, cuando mi anterior, el entonces capitán de navío Don Manuel A. Villavisencio, ocupó la cartera de guerra y marina, me he consagrado con decisión y entusiasmo al desempeño de los deberes de mi cargo; pero me veo obligado a renunciarlo irrevocablemente porque no encuentro en el despacho de US. (usía ó Ud.) el apoyo que reclama la buena marcha del establecimiento. (...) considero de que no debe ocultarse la verdad, tratándose del porvenir de la institución”. Así quedaron registradas las expresiones de Pedro Gárezon, quien como se ha indicado anteriormente fue subordinado de Miguel Grau a bordo del monitor “Huáscar”.

Conforme transcurría la experiencia educacional naval, se iban ajustando los planes académicos, el aspecto disciplinario y aun los años de estudios. El

24 de mayo de 1904, un decreto dispuso modificaciones y el Reglamento Orgánico se aplicó en analogía al que se observaba en la Escuela Naval de la República de Argentina. Las asignaturas impartidas fueron: Geometría del espacio, Historia Naval, Astronomía Náutica, Navegación, Composición Castellana, Análisis, Legislación, Trigonometría, Teoría del buque, Cálculos Prácticos, Inglés, Francés, Máquinas, Hidrografía, Derecho Usual, Estrategia y Construcción Naval, entre otros.

La Revista de Marina, en el artículo ya mencionado correspondiente a noviembre y diciembre de 1929, da una relación cronológica de directores de la Escuela Naval en el pontón "Perú" y que fueron según figura allí los siguientes en los años indicados: "1900-01 Capitán de Fragata Juan M. Ontaneda, 1902 Contralmirante Pedro Gárezon, 1903 Contralmirante Manuel A. Villavicencio (sic), 1904-05 Contralmirante Toribio Raygada, 1906-07 Capitán de Fragata Paul de Maguerye (sic)". Tal la información que allí figura.

A partir de la dación del Decreto Supremo del 11 de junio de 1905, los alumnos usaron insignias para los cargos de Brigadier, Sub-brigadier, Inspector y Sub-inspector, válido antecedente de los cargos de Cadetes Oficiales, que más adelante quedarían establecidos en la Escuela.



87

Paul de Marguerie



El 25 de mayo del año 1904 el Gobierno Peruano firmó con el entonces Teniente Primero de la Marina francesa y después Capitán de Fragata en el Perú, Paul de Marguerye, un contrato cuyo fin era encargar al citado oficial la dirección de la Escuela Naval. Arribó Marguerye al Perú al promediar el mencionado año. Era director Raygada, quien al referirse a la etapa organizativa que se avecinaba bajo la responsabilidad de Marguerye, expresó: "Mis mas ardientes y sinceros votos son porque bajo la nueva Dirección se forme un personal competente y digno que corresponda a los fines de la institución". Sus generosas palabras al referirse al propio Marguerye, bien nos dan una imagen de la calidad humana y profesional del distinguido jefe naval peruano: "El ilustrado y patriota gobierno, que no tiene mas anhelo que el engrandecimiento de las instituciones nacionales, ha contratado para la Dirección de este plantel a un distinguido e inteligente oficial de la ilustrada marina francesa".

El 5 de febrero de 1906 un extenso documento fruto del trabajo de Marguerye en coordinación con el director de la Escuela y oficiales peruanos, al que acompañó un informe del Consejo Superior de Marina devino en un nuevo reglamento de la Escuela Naval que contemplaba detalladamente el universo de trabajo desde la admisión a la Escuela y que daba a ésta un régimen de cuatro años de estudios. En el artículo 99º se especifica que: "Los alumnos que cursan los tres primeros años de estudios formarán la segunda clase; los que cursen el último año de estudios recibirán el título de aspirantes de marina y formarán la primera clase".



Los requisitos de inscripción del candidato, que debían ser avalados con documentos, se establecieron así:

"Artículo 86º. Todo candidato al inscribirse debe comprobar:

- Que es peruano;
- Que tiene más de 14 años y menos de 17, al 1º de Abril del año en curso.

Los documentos que deben presentar para la inscripción son:

- 1º Fé de nacimiento del candidato;
- 2º Una declaración escrita que indique sobre cual de las dos lenguas, inglés o francés, desea ser interrogado el candidato, en las pruebas de lenguas vivas;
- 3º Indicar la dirección á la cual se debe enviar el nombramiento, en caso de admisión;
- 4º Los diplomas obtenidos por el candidato, así como los certificados entregados por los establecimientos en que ha hecho sus estudios;

- 5° Una declaración por escrito en la que, los padres ó tutores se comprometan á pagar por trimestres adelantados las pensiones además del vestuario y útiles necesarios para el estudio”.

En el Artículo 87° se dispone que los candidatos “serán sometidos a un examen médico”. Para este efecto, la comisión debía estar compuesta por el Sub-Director de la Escuela y dos médicos de Sanidad Militar y Naval.

El Artículo 88° expresa ad literam: “no serán admitidos sino los candidatos que se reconozcan aptos para el servicio en la mar y que posean buena vista”.

Las materias que impartiría la Escuela Naval, según el proyecto Marguerye y de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 108°, serían las siguientes: “Aritmética (revisión rápida), Algebra, Geometría, Trigonometría, Geometría Descriptiva, Análisis, Mecánica, Física, Química, Historia General, Historia Naval, Geografía Marítima y Comercial, Inglés, Francés, Constitución y Leyes Orgánicas del Perú, Dibujo, Astronomía, Navegación, Cálculos náuticos, Hidrografía, Artillería, Torpedos, Maniobra, Máquinas, Construcción Naval, Timonelería y nociones de táctica, Electricidad aplicada á la marina, Legislación naval, Estudios de las costas de Sudamérica, (Océano Pacífico), Meteorología náutica”.

Se dividió el año académico en tres trimestres y la escala de notas se dispuso de 0 a 20, siendo 10 el mínimo de suficiencia.

Al concluir el tercer año de estudios, el alumno tenía el título de Aspirante de Marina y egresaba como Guardiamarina al concluir el cuarto año.

Durante 1906 y 1907, correspondientes al mandato de Marguerye, la Escuela se mantuvo en el pontón “Perú”. Cinco Guardiamarinas egresaron de cada una de estas promociones. Era entonces Presidente de la República José Pardo, quien ejerció la primera magistratura desde 1904 a 1908 en su primer período. La gestión del presidente José Pardo y Barreda (1864-1947), hijo del ex presidente Manuel Pardo y Lavalle (1834-1878) y nieto del literato Felipe Pardo y Aliaga (1806-1868) señala una época de renacimiento institucional para la Marina de Guerra. En su período, la Escuadra recibió los primeros cruceros tipo Scout: “Grau” y “Bolognesi”. Estos marcaron una saga de buques importantes en el inventario naval, y el crucero “Grau” se estableció desde entonces como buque insignia de la flota.



En el bienio recién mencionado ocuparon los primeros puestos en sus respectivas promociones los Guardiamarinas Federico Díaz Dulanto y Ernesto Caballero y Lastres.

Llegaba ya a su fin la función del pontón "Perú" como local de la Escuela Naval, misión que cumplió desde 1888 hasta 1896 en su primera etapa, y después (transcurrido el capítulo Santa Sofía) desde mediados de 1900 hasta 1907.

Puede afirmarse que el pontón "Perú" (ex "Santiago" de la Compañía Inglesa de Vapores Co.) representa un importantísimo hito histórico en la vida institucional de la Escuela Naval. A bordo de él, notables oficiales, veteranos de la Guerra del Pacífico, fueron directores y profesores, y en momentos que pusieron a prueba el espíritu nacional realizaron labor señera en la noble tarea de la docencia, quehacer consustancial a la esencia misma de la profesión naval.

El Oficial de Marina enseña a sus subordinados a bordo o en el aula, y esto lo hace docente permanente, simultáneamente al cotidiano ejercicio de ser marino de guerra.



Con el pontón "Perú", en 1907 se cierra la efímera pero fundamental etapa en que la Misión Naval Francesa, a través de su trabajo en el Perú desde mediados de 1904 y de Marguerye en la Dirección de la Escuela Naval en 1906 y 1907, sentó las bases de modernidad que tanto influyeron en el desarrollo de la Institución Naval.

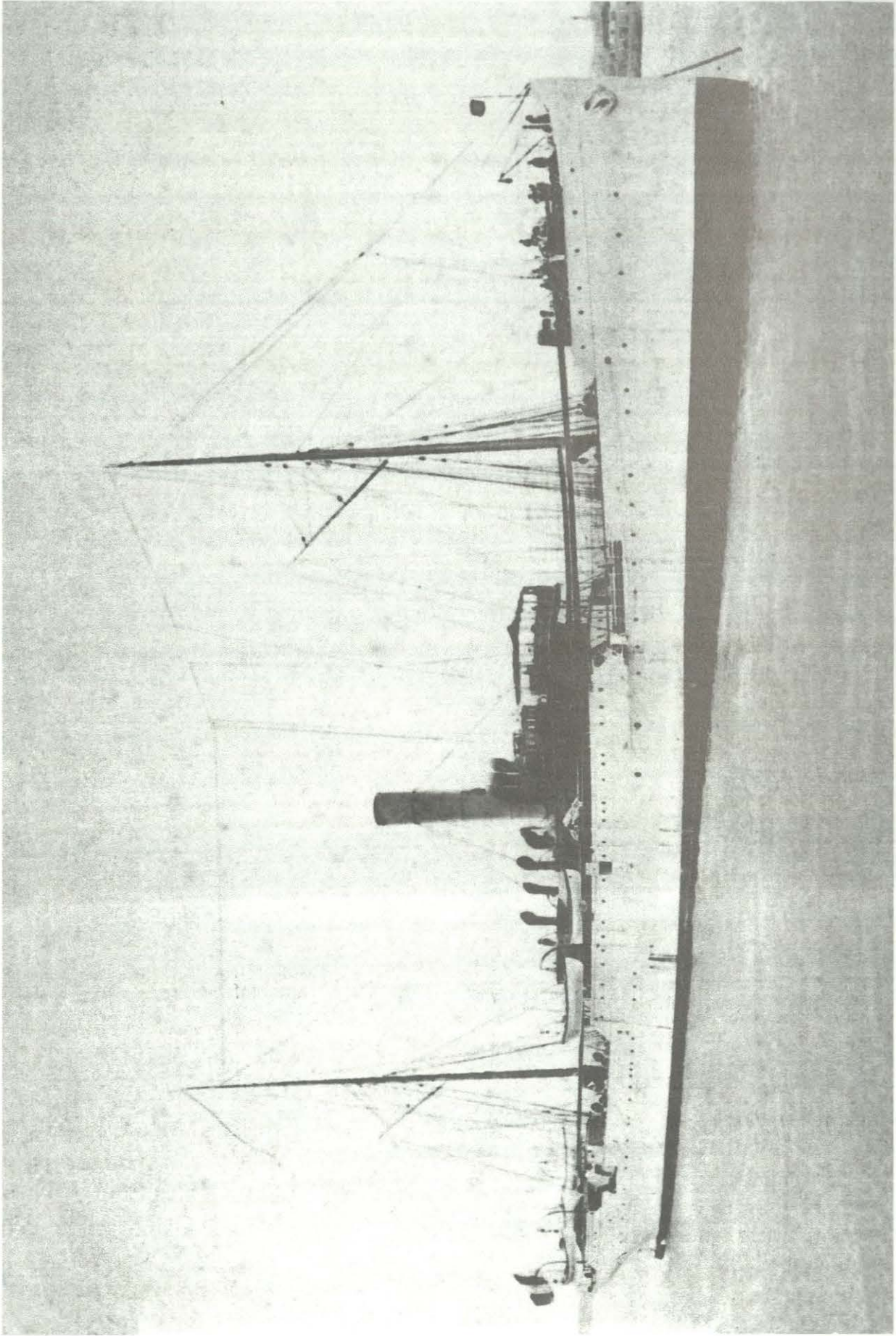
Manuel Beingolea (1875-1953), poeta y narrador nacido en Chorrillos, autor de "Bajo las Lilas" (1923) y "Cuentos Pretéritos" (1934), y a quien se considera fundador del cuento peruano, fue alumno en el pontón "Perú". En el número 53 de la revista "Prisma", del 24 de agosto de 1907, Beingolea escribe un bello relato que toma pie en la época que pasó a bordo de aquel buque, fragmento de interés que corre así: "La época que pasé a bordo del pontón "Perú" estudiando matemáticas para más tarde ser el hombre útil que ahora no puedo ser. Sí. Allí estudié esa famosa álgebra tan remachada á mis recuerdos, que tanta importancia tuvo á mis ojos, (...) desdeñada por todos los que se hallan vestidos con el uniforme seductor de la marina nacional ó con un diploma de la escuela de Ingenieros ó de la Facultad de Ciencias en el bolsillo. Pues aquel tiempo estudiantil que pasó para nosotros tan breve en ese buque-escuela destinado mas tarde á lazareto y que hoy ha vuelto á recobrar su antiguo título, ha sido el mejor de nuestra vida. ¡ Y como no ! Salvo las arremetidas de los profesores



Manuel Beingolea
(1875 - 1953)

para conferenciarnos con esas bellas ciencias náuticas todo era una embriaguez para nuestras jóvenes imaginaciones. Desde luego había allí, como en todo colegio, los alumnos buenos, aplicados, y circunspectos y los abandonados, desastrados y ociosos. De estos últimos era yo, no hay que decirlo me acompañaban en esta tarea muchos jóvenes que hoy son gerentes de salitreras ó que militan en elevados puestos. Muchos murieron en los engañosos espejismos de una fortuna pescada en el oriente peruano, y otros viven aún, como en aquel tiempo, desligados de todo compromiso y buscando todavía lo que podríamos llamar una comodidad de alma. Una actitud desconsolada en la vida. Nos levantábamos á las 6 y de allí subíamos á la toldilla ó sea la primera cubierta y nos entregábamos al empecatado y útil estudio de álgebra ó de geometría, sin profundizarla demasiado y desechando los teoremas antipáticos. Esto no era siempre, las más de las veces nos distraía del provechoso estudio la contemplación, que nunca llegó á hartarnos, de las demás embarcaciones que entraban y salían del puerto. Ya era el vapor de la carrera, fondeado cerca de la multitud de botecillos fleteros. Ya eran majestuosos acorazados con su correspondiente séquito de salvas, ó barcos y fragatas con la velas hinchadas. Por lo demás nadie nos cuidaba. El hecho de que pudiéramos estudiar por convicción dejaba descansar á los profesores y brigadieres que eran tan alumnos como nosotros”.





Transporte "Iquitos"
(Archivo Currairino)

Capítulo IV

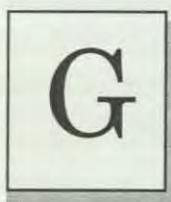
*El transporte "Iquitos",
Bellavista, La Punta,
la modernidad*



Escuela Naval en
Bellavista

*“Es nuestro objeto ya se trate de un oficial, de un cadete
o de un simple marinero, hacer de él y equipar todo un
hombre con mente sana en un cuerpo sano”.*

Capitán de Navío Charles Gordon Davy.
Director Escuela Naval del Perú 1920 – 1930.



Gobernaba el Perú José Pardo, cuando el 28 de enero de 1908 la Escuela Naval pasó, luego del colapso del pontón “Perú” y debido a limitaciones presupuestales, al transporte “Iquitos”, cuya dirección fue asumida por el Capitán de Fragata Ernesto Caballero y Lastres, oficial de reconocida trayectoria institucional. El buque operaba y paralelamente funcionaba como escuela; por ello fue de alguna manera el primer buque escuela con que contó la Marina. En marzo de ese mismo año se iniciaron las actividades a bordo.

El 8 de setiembre de 1908, ya al final de su mandato, el Presidente Pardo inauguró en el Cementerio General de Lima el monumento de la Cripta de los Héroes, erigido en memoria de los caídos en la Guerra del Pacífico. Participaron en la ceremonia los alumnos de la Escuela, seis de los cuales condujeron a su morada definitiva los restos del Gran Almirante Grau, que habían permanecido desde su arribo en el año 1890, en el mausoleo del Gran Mariscal Ramón Castilla.

La ceremonia de clausura del año 1908 contó con la asistencia del Presidente Leguía, quien había asumido el mando el 24 de setiembre de ese año. El Presidente hizo entrega de premios a los Guardiamarinas egresantes. De acuerdo con la memoria del director correspondiente a tal año, cada uno de los seis egresados recibieron un sextante y el Guardiamarina Manuel Jiménez, quien ocupó el primer puesto, un par de prismáticos.

En enero de 1909 se puso punto final a las actividades de la Escuela Naval en el transporte “Iquitos”. En virtud del decreto del 28 de enero 1909, que se hizo efectivo el 17 de marzo, ésta se trasladó a Bellavista. El Capitán de Fragata Eulogio S. Saldías asumió la dirección por tres años, hasta que al iniciarse el año 1912 -que podría calificarse como la segunda etapa de la Misión Naval Francesa- la entregó al Teniente de Navío José A. Theron, quien tenía la especialidad de ingeniero electricista. Seis años funcionó la Escuela Naval en Bellavista, antes de pasar a su local definitivo en La Punta en 1915.

Posiblemente, el hecho de que el Capitán de Navío al servicio de la Armada del Perú, Theron, fuese ingeniero electricista, haya propiciado que en el régimen académico de la Escuela se introdujera la sección de Ingenieros Maquinistas. Ciertamente ésta era una necesidad en los buques, desde que se carecía de oficiales especializados en ingeniería mecánica y eléctrica.





96



Patio interior de la Escuela Naval de Bellavista.

El doctor Jorge Basadre en su “Historia de la República del Perú” anota que: “El primer Gobierno de Leguía estabilizó la existencia de la Misión Naval Francesa, aumentó el número de sus miembros y nombró al Teniente de Navío José A. Theron para que dirigiera la Escuela Naval con el rango de Capitán de Fragata, a la vez que se encargaba de las funciones de inspector de los nuevos sumergibles” (serían los “Ferré” y “Palacios” naves con que inició la Marina la brillante tradición submarinista que puso desde entonces y para siempre al Perú a la vanguardia de esta Arma en América). Trasladó, además, este plantel a tierra en Bellavista e inició la construcción del nuevo y moderno edificio para albergarlo en La Punta. Durante el gobierno de Pardo, Leguía había sido Ministro de Hacienda (en el ejercicio de tal cargo realizó el empréstito con que se adquirieron los cruceros “Grau” y “Bolognesi”).

En el Archivo Histórico de la Marina figura un documento suscrito por el director Theron y fechado en Bellavista el 18 de junio de 1912, en el cual se lee lo siguiente: “Remito al despacho de U.S. el cuadro demostrativo del resultado de los exámenes de concurso para llenar las vacantes en esta Escuela de alumnos para la sección de Ingenieros Mecánicos creadas por el Supremo Gobierno; habiendo obtenido las más altas notas los siguientes candidatos:

1	D. Carlos Hildebrandt	14'73
2	“ Ismael Pró	13'42
3	“ José D Silva	13'28
4	“ Felix Torres	13'02
5	“ Luis Faura	11'17

Estimaré á U.S. se sirva obtener del señor Ministro la aprobación respectiva de los indicados á fin de que otorgados sus nombramientos puedan dar comienso (sic) á sus labores escolares al mismo tiempo que los demás alumnos en el segundo semestre del presente año”.

El Presidente Leguía había tomado especial interés en la construcción de una Escuela Naval en La Punta. Para este efecto, había nombrado una comisión conformada por las siguientes personas: ingeniero Enrique Oyanguren, Capitán de Navío Eulogio S. Saldías, Capitán de Navío José Theron y arquitecto Ricardo Malachowsky. Los trabajos se iniciaron el 16 de febrero de 1912 y la ejecución del proyecto se encargó a la firma “José Pardo e hijo”.



El edificio fue inaugurado el 15 de setiembre de 1912 y tomó con el tiempo el nombre de "Edificio Grau", aunque inicialmente había sido concebido como un local integral para 200 alumnos. Estaba diseñado en forma de letra U (invertida y de brazos a noventa grados), y su fachada mostraba en la parte central, entre pisos, un artístico trabajo de escultura representando la proa de un buque; en las amuras figuraban peces mitológicos y en la proa misma, a modo de mascarón, el escudo nacional y un rostro de mujer simbolizando la Patria. El conjunto -íntegramente fundido en bronce- estaba enmarcado en su totalidad por un calabrote. Se leía allí: "El año 1912, el de inauguración de la Escuela Naval, siendo Presidente de la República don Augusto B. Leguía y Ministro de Guerra y Marina don Juan M. De La Torre". Asimismo estaba inscrito en letra pequeña el crédito del vaciado, que correspondía a la fundición Valente.

La Escuela Naval inició funciones efectivas el 4 de febrero de 1915 . Con el tiempo fue levantando sus edificaciones en el área de 14,000 metros cuadrados cedida por el gobierno, más adelante se ganaron terrenos al mar para continuar el desarrollo en diversos aspectos. Se nombró director al Capitán de Navío Manuel Ugarte, quien no pudo asumir el cargo por razones de salud. El Capitán de Navío José María Tirado dirigió interinamente la Escuela durante dos años.



98



Inaugurada el 15 de setiembre de 1912, la Escuela Naval inició funciones efectivas el 4 de febrero de 1915.

En la revista "Variedades" N°. 372 del 17 de abril de 1915, se noticia la estadía en el Callao de la fragata argentina "Presidente Sarmiento", la cual trajo a su bordo un busto de Jorge Martín Guise, primer Comandante General de la Marina, con José de San Martín en 1821. El busto fue recibido e instalado en la Escuela Naval.

El Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres desempeñó la dirección desde inicios de 1917. Era entonces Presidente -en su segundo período- el doctor José Pardo.

El 17 de marzo de 1918, gracias a la inquietud histórica de un grupo de oficiales, entre los cuales se encontraba el Capitán de Corbeta Manuel I. Vegas, se inauguró oficialmente el monumento erigido a la corbeta "Unión". El 15 de diciembre de 1864 el entonces comisionado Miguel Grau, había recibido el buque en Saint Nazaire, Francia, y la comandó en el Combate de Abtao el 7 de febrero de 1866. En la Guerra del Pacífico, la corbeta "Unión" desempeñó destacadas acciones bajo el comando de Nicolás del Portal, y con Manuel Villavisencio como comandante y Arístides Aljovín como segundo comandante, realizó la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880.

El "Palo Unión" como se denomina a este monumento en la Escuela Naval es centro de cotidiano homenaje de los Aspirantes y Cadetes desde aquella fecha. Una placa de bronce trabajada por el escultor Luis Agurto se develó el memorable 17 de marzo de 1918.

En 1919 José Pardo convocó a elecciones en las que resultó elegido Augusto B. Leguía. Este sin embargo, apresuró el trámite y el 4 de julio de 1919 dió un golpe de estado, apoyado especialmente por la gendarmería, y se proclama Presidente provisorio. El 12 de octubre de 1919 la Asamblea Nacional lo eligió Presidente Constitucional. Se iniciaba entonces la llamada "Patria Nueva", que duró once años. Estos avatares propiciaron el reemplazo del director de la Escuela por el Capitán de Fragata José R. Gálvez. Lo sucedió el Capitán de Fragata Alejandro G. Vincés inicialmente Sub-Director.

Próximo ya el año 1921 centenario de la independencia del Perú puede percibirse que la Escuela Naval entra en un período de modernidad que tiene relación con el hecho que por primera vez eran atendidos con justeza los requerimientos por los que habían abogado durante tantos años excelentes directores y meritorias dotaciones.





Fragata argentina
"Presidente Sarmiento"
Abril de 1915



El 17 de marzo de 1918, siendo Director el C. de N. Ernesto Caballero y Lastres, se inauguró el monumento a la corbeta "Unión". En la fotografía, Guardiamarinas españoles en visita al Perú.

ESCUELA NAVAL
LA PUNTA (CALLAO)



MEMORIA

PRESENTADA POR EL DIRECTOR

CAPITAN DE NAVIO

D. Ernesto Caballero y Lastres

EN LA

CLAUSURA DEL AÑO ESCOLAR DE 1917.



LA PUNTA

Imp. de la Escuela Naval

1917

ESCUELA NAVAL
LA PUNTA (CALLAO)



MEMORIA

PRESENTADA POR EL DIRECTOR

CAPITÁN DE FRAGATA

Dr. D. José R. Gálvez

EN LA

CLAUSURA DEL AÑO ESCOLAR DE 1919.



LA PUNTA

Imp. de la Escuela Naval

1919

Así, en 1912 se dio inicio a lo que podría definirse como una nueva etapa en el desarrollo de la Escuela Naval. Entre otros factores fundamentales, se consideraba contar con un edificio especialmente construido para el fin propuesto, establecerlo en una zona ribereña aparente, en un área que permitiera el desarrollo de las futuras edificaciones de acuerdo a las necesidades que paulatinamente se fueran presentando y aplicar ordenadamente modernos programas de formación e instrucción. A partir de 1915, mucho de todo esto se pudo realizar.

Debe relevarse el interés demostrado por el presidente Augusto B. Leguía en su primer gobierno (1908-1912); y por el Presidente José Pardo en su segundo período (1915-1919), éste, ya desde su primer gobierno (1904-1908) había evidenciado especial cuidado por todo lo que fuera la educación en el Perú; las reformas de impulso a la educación primaria, así como la obligatoriedad y gratuidad de la enseñanza son muestra de la inquietud que animaba sus actos gubernamentales. Ello, sin olvidar que fundó la Escuela Normal de Varones y la Escuela de Artes y Oficios, y reorganizó la Escuela Normal de Mujeres. A este afán se sumó el general Oscar R. Benavides y luego, de manera especial el Presidente Augusto B. Leguía (1919-1930) realizó una esmerada labor y a partir de 1919 tomó medidas históricas con la reorganización de la Marina de Guerra del Perú.

Un espíritu renovador se percibe pues desde 1915 en la Escuela Naval. Las actividades académicas y disciplinarias se enriquecieron con las sociales y deportivas. Regatas, esgrima, vela, publicaciones internas, fueron sembrando tradiciones. La presencia inminente de la Misión Naval Americana y con ella, la de un hombre singular, Charles Gordon Davy, dió inicio en unos casos y consolidó en otros, acciones y hechos que son hoy ya parte de la historia de nuestra Marina. Davy asumió la dirección de la Escuela el 9 de febrero de 1921, para desempeñarla con probada eficiencia durante diez años

La primera Misión Naval Americana contratada en 1920 por el gobierno del Presidente Augusto B. Leguía estuvo conformada por los Capitanes de Fragata Frank B. Frayer, Lewis D. Causey, Charles Gordon Davy y por el Capitán de Corbeta Paul Fitzsimons. De ellos los dos primeros Oficiales estaban en actividad y los dos últimos pertenecientes a la reserva.

El Capitán de Fragata Charles Gordon Davy asumió el cargo de Director de la Escuela Naval el 9 de febrero de 1921, en relevo del Capitán de Fragata





El 9 de febrero de 1921 Charles Gordon Davy asumió el cargo de Director de la Escuela Naval, que desempeñó durante diez años

Alejandro C. Vines. De señalado currículum durante su servicio activo en la Marina de los Estados Unidos de América, el nuevo director llevará adelante durante diez años una eficiente labor que marcó desde entonces la formación e instrucción de los alumnos de la Escuela Naval. Su alejamiento coincidió con el fin del gobierno de Leguía. Davy había egresado de la Academia Naval de Annapolis en el año 1906; sirvió en la Armada, donde ejerció el comando de diversas unidades de la flota y participó en operaciones terrestres y marítimas durante la Primera Guerra Mundial.

En el año 1920 el gobierno peruano contrató a Davy por corto tiempo, pero luego extendió el plazo con renovaciones sucesivas hasta llegar al año 1930.

El 21 de febrero de 1921 un Decreto Supremo aprobó las modificaciones en los Reglamentos Orgánicos, Interno y de Admisión y Concurso de la Escuela Naval. Este documento, rubricado por el Presidente Leguía y el Secretario Germán Leguía y Martínez, se inicia con un preámbulo que incide en un hecho sustancial: la labor es de reorganización y debe “llevarse a cabo sin demora”.

El Director, quien realizó además otros encargos gubernamentales en relación con la reorganización de la Marina de Guerra, elaboró un documento sumamente detallado y, al parecer muy avanzado para sus coetáneos. Este reglamento sentó las bases teóricas fundamentales que él mismo Davy tuvo la oportunidad de llevar a la práctica durante el período de diez años en que ejerció el cargo. Espigando sólo algunos artículos de tal documento cabe señalar lo siguiente: En el artículo 1 se lee: “La organización y el reglamento general para la Escuela Naval, que son el complemento a las leyes, códigos, decretos, reglamentos, etc.; que rigen a todo el servicio naval, serán aprobados por el Supremo Gobierno”. En el artículo 2 se expresa que: “El reglamento para la disciplina interna y para el gobierno interno de la Escuela son directamente formulados por el Director, no necesitando aprobación”. El artículo 3 norma que “El Director de la Escuela Naval será un Oficial Superior de Guerra con grado no menor que el de Capitán de Fragata y será nombrado por el Supremo Gobierno”. Este artículo se complementa con el 4: “El Director tendrá a su cargo la dirección y administración general de la Escuela. Todos los Jefes, Oficiales, Profesores Civiles y empleados de la Escuela estarán bajo su mando”.

El artículo 8 se refiere a las responsabilidades del Sub Director, quien es “Jefe del Departamento Ejecutivo y como tal representará al Director directamente a fin de poder mantener la eficiencia militar y general de la Escuela”.





El Director de la Escuela Naval del Perú, Charles Gordon Davy, y oficiales de la dotación.



Es importante destacar que la organización de la aún llamada Escuela Naval consideraba en su artículo 10 que “La enseñanza estará a cargo de los departamento siguientes: Ejecutivo, Manejo marinerero y Construcción naval, Ingeniería naval, Navegación, Electricidad, Artillería y Torpedos, Matemáticas, Idiomas extranjeros (sic), Higiene, Física y Química, Literatura e Historia”.

El artículo 11 estableció que: “La enseñanza en la Escuela Naval durará cinco años, tanto para los cadetes de guerra, como para los cadetes ingenieros, incluyendo los estudios que el Consejo Académico recomiende.

El plan de estudios se someterá, antes que principie cada año académico, al Ministerio de Marina para su aprobación”.

Los oficiales a cargo de los departamentos de la Escuela recibieron la denominación de Jefes de Departamento, según lo dispuesto en el artículo 12: “Un Jefe u Oficial se designará a cada departamento, como Jefe de departamento, el que tendrá a su cargo la instrucción general de los cadetes en su departamento. Cuando no haya suficientes Jefes u Oficiales del grado o expe-

riencia conveniente para designar uno a cada departamento, dos o más de éstos pueden depender de un mismo Jefe u Oficial. El Director podrá tener el cargo de uno o más departamentos, si lo cree conveniente”.

En el artículo 15 se disponía un Consejo Académico compuesto por: “El Director y los Jefes de Departamento. Este Consejo se reunirá cada 30 días o cuando el Director lo convoque (...)”. Artículo que fue complementado por el artículo 17: “El Consejo Académico no podrá resolver los asuntos de disciplina, ejercicios militares, tácticos y físicos que pertenecen exclusivamente al departamento ejecutivo bajo la autoridad inmediata del Director”.

A continuación se expresaba: “Artículo 18: Es prohibido a los Jefes y Oficiales de la Escuela Naval, aceptar empleo como profesores en ninguna otra institución de educación, enseñanza o instrucción”.

La palabra “términos” fue empleada por primera vez -a lo que parece- en el artículo 19 de este Reglamento Orgánico de la Escuela: “El año académico principiará el 1º de Mayo y terminará el 31 de Diciembre. Estará compuesto de dos términos de cuatro meses cada uno (...)”. Se sustituyó el término “Alumnos” y se aplicó el de “Cadetes”, lo que quedó normado en el Artículo 20: “Los alumnos navales en la Escuela Naval, se llamarán ‘Cadetes’; clasificándoseles en cinco clases correspondientes a los cinco años de estudios; los que cursan el primer año de estudios se llamarán ‘Cadetes 1º año’, los del segundo año, ‘Cadetes 2º año’, etc.

Los cadetes que estudien para ingenieros se llamarán de la misma manera ‘Cadetes Ingenieros 4º año’, etc. (...)”.

En el Artículo 21 se establecía que, al terminar los estudios, los Cadetes sirvieran en las unidades de la flota con la denominación de “Guardiamarinas”: “Los Cadetes diplomados en la Escuela Naval serán destinados por el Supremo Gobierno a los buques de Guerra de la Armada, para prestar sus servicios a bordo, inmediatamente después de la clausura del quinto año académico de sus estudios particulares. Desde entonces se llamarán ‘Guardiamarinas’ y ‘Guardiamarinas ingenieros”.

En las reglas de admisión y concurso establecidas para el año 1921-1922, la edad permitida para el postulante era desde 14 años y 6 meses, hasta 17 años y 6 meses, computados al 1º de abril de 1921. Entre las condiciones exigidas



estaban ser peruano (partida de nacimiento o bautismo), tener buena conducta (certificado del colegio), “Ser sano y bien conformado revelando robustez y disposiciones para la carrera de las armas” (reconocimiento facultativo de médicos nombrados por la Escuela) y haber aprobado los dos primeros años de instrucción secundaria, y contar con el consentimiento del padre o tutor. Cabe aquí recordar la recomendación que años antes hiciera el Director, Capitán de Fragata Pedro Gárezon, respecto al mínimo grado de instrucción que se debía requerir al postulante.

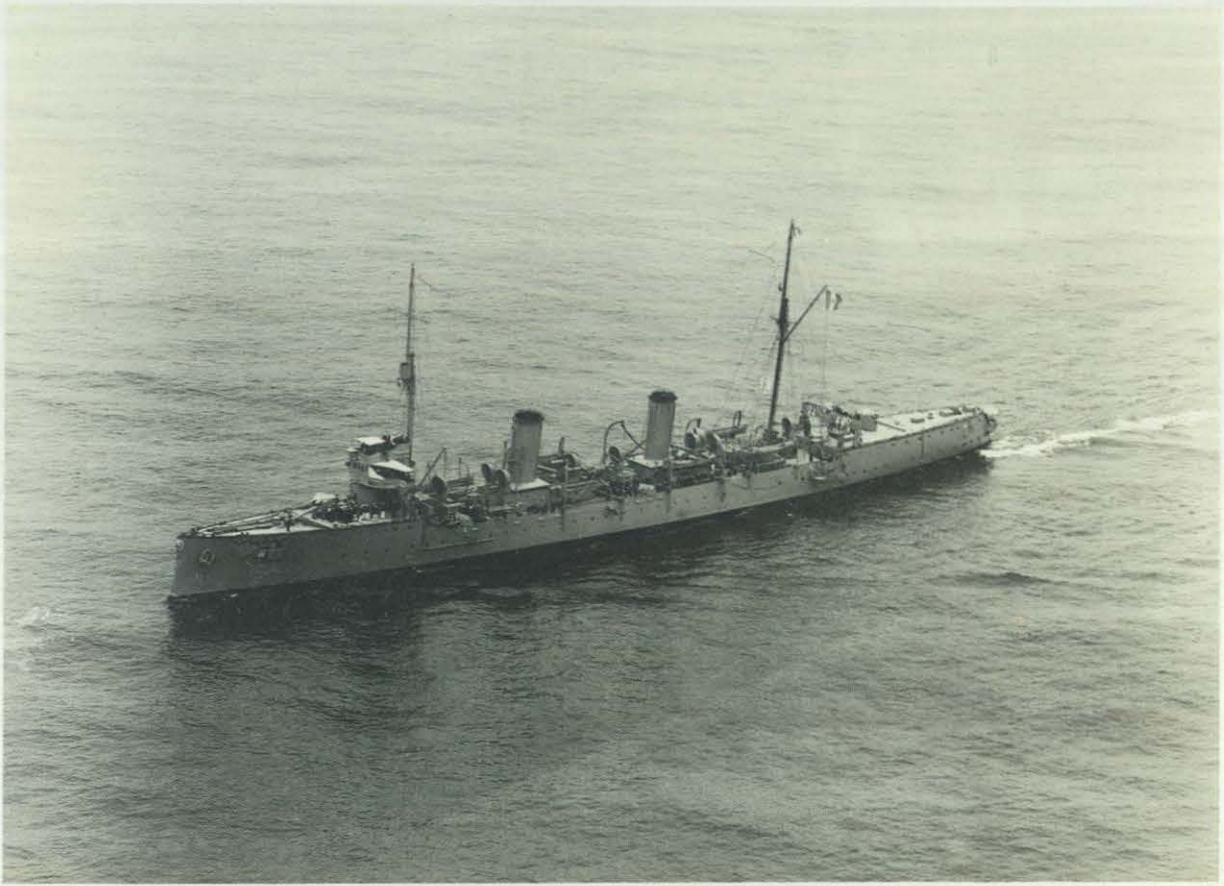
El 30 de mayo de 1921 el Presidente de la República, a solicitud del Director, dispuso que el nombre oficial de la Escuela Naval fuera “Escuela Naval del Perú”.

La esforzada navegación del siglo XX se había iniciado en la efímera era del transporte “Iquitos”, sucesor del pontón “Perú”. Siguió la etapa de Bellavista y finalizó el recorrido en La Punta. Existe, sin embargo, una curiosa coincidencia en el hecho de que se fijara en 1921 el nombre definitivo de la Escuela, que tantas denominaciones había tenido en el transcurso de su larga vida. exactamente un siglo antes, en 1821, se encuentra el punto de engarce, el hito N° 1 de la Historia de la Marina de Guerra del Perú, en la fundación de la Escuela Central de Marina promovida por San Martín y Monteagudo.



Una palabra derivada del nombre sustantivo tradición es: tradicionalismo. El tradicionalismo se define como el sistema de creencias que está fundado en la tradición. Esta tiene su punto de partida en la transmisión oral que con el tiempo se convierte en historia. La Marina de Guerra de hoy, conserva mucho de la tradición establecida durante la década Davy, y no sólo en lo que respecta a lo formalmente organizativo y documental. –Davy a quien podría aplicarse una frase cotidiana del comandante Fernando Romero Pintado: “se peruanizó en el Perú”– supo adentrar en el espíritu de los Cadetes y también de los propios Oficiales que con él dieron vida activa a la Escuela Naval entre 1921 y 1930.

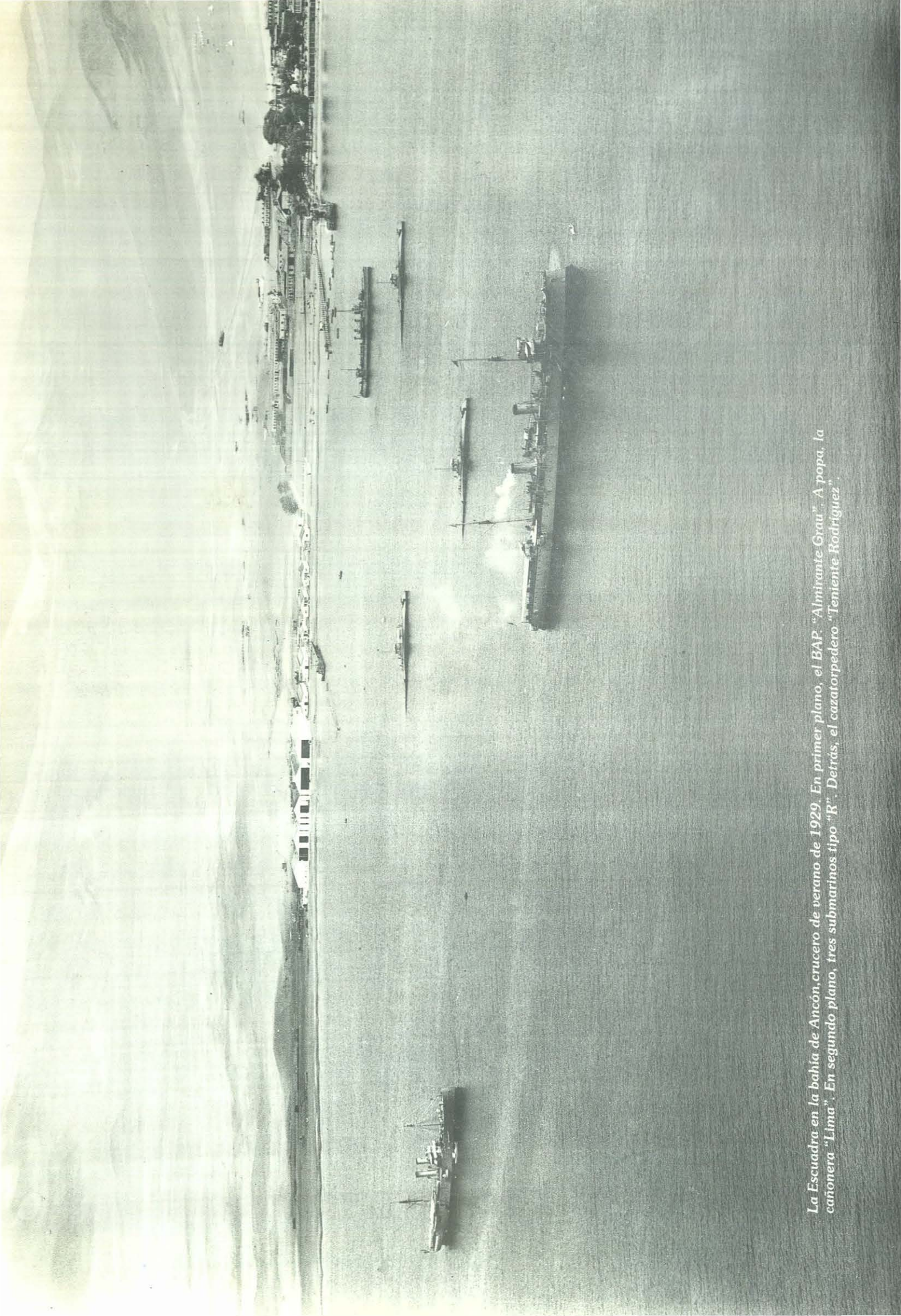
El 3 de marzo de 1921, el gobierno aprobó que los Cadetes de la Escuela Naval, en número de 56, fueran embarcados en los cruceros “Almirante Grau” y “Coronel Bolognesi”. Quedaron a cargo de ellos el Teniente Primero Humberto



B.A.P. "Almirante Grau"



Cadetes en entrenamiento artillero a bordo del B.A.P. "Coronel Bolognesi", crucero tipo "Scout", gemelo del B.A.P. "Almirante Grau".



La Escuadra en la bahía de Ancón, crucero de verano de 1929. En primer plano, el BAP "Almirante Grau". A popa, la cañonera "Lima". En segundo plano, tres submarinos tipo "R". Detrás, el cazatorpedero "Teniente Rodríguez".

Alfageme y el Teniente Segundo Mariano H. Melgar. Esta información, que figura en el Archivo Histórico de la Marina, tiene una acotación al margen que expresa lo siguiente: "Por decreto supremo del 11 de setiembre de 1923 quedó establecido definitivamente el Crucero de Verano para los Cadetes de la Escuela Naval el cual principiará el 2 de enero de cada año y durará tres meses".

La identidad de los alumnos de la Escuela Naval se tonificaba con el nuevo nombre, Escuela Naval del Perú, y ellos mismos eran distinguidos por el común de las gentes como: Cadetes Navales. Del mismo modo, en 1922, un año después de la celebración centenaria de la Independencia Nacional, la Escuela Naval del Perú adoptó el lema latino "Mihi Cura Futuri", cuyo significado puede analizarse así: mihi refiere a ego, yo; Cura se traduce como atención, esfuerzo, interés, gestión; finalmente, Futuri alude a porvenir. De lo anterior, surge el sentido "Yo atiendo (con mi esfuerzo e interés) el porvenir". Con esta frase advino el escudo de la Escuela, que contiene los elementos siguientes: el astro sol irradiando desde el centro mismo del escudo, un libro abierto en la parte superior y en la inferior un ancla y una hélice.

En el discurso memoria que pronunciara el 6 de enero de 1922 ante el Presidente Leguía con motivo de la clausura del año escolar, el director Davy recalcó la necesidad de actuar consecuentemente para enfrentar las limitaciones económicas: "(...) Hemos ahorrado al gobierno muchos miles de libras en estos tiempos difíciles mediante estas severas economías y nuestra completa independización en lo que es atender debidamente a la conservación y reparación del material y a las mejoras esenciales. Al adorno y al lujo con acierto y justicia les hemos clausurado nuestras puertas".



111

El Presidente Augusto B. Leguía realizó obra fundamental en favor de la Marina de Guerra y asistía con regularidad a la Escuela Naval del Perú.



Aludía el Director a problemas en la dotación de agua, a que necesitaba material y elementos nuevos para las salas de estudio, “un edificio adecuado para la instalación de cierta maquinaria útil”, duchas y lavatorios para el personal subalterno, el rellenado y nivelación de terrenos, botes, instrumentos, velas, aparejos, etc. Insistía en que “Lo que se ha hecho en materia de conservación y mejora lo hemos llevado a cabo con nuestra propia mano, sin recurrir a la obra de mano de afuera y este sistema debe continuar”.

La Escuela, desarrollaba según lo explicaba el Director, cuatro actividades importantes “y no tan sólo una como generalmente se supone. Ella prepara y educa a sus propios oficiales de Marina; prepara y educa a los jóvenes que serán los oficiales de Marina del futuro; prepara y educa a los oficiales de mar y a la marinería alistada para los buques; y se ocupa en arreglar, conservar y tener con el día los conocimientos y la doctrina profesionales en pro de la Marina y del país”. Por entonces, la labor académica servía por igual a pilotos y maquinistas de la marina mercante y se examinaba al personal que postulaba a ascensos.



En un párrafo del discurso, Davy señalaba con meridiana claridad la que a su parecer era la misión de la Escuela: “Es nuestro objeto, ya se trate de un oficial, de un cadete o de un simple marinero, hacer de él y equipar ‘todo un hombre’ con mente sana en un cuerpo sano. Aunque ser buen ciudadano no quiere decir que uno sea necesariamente buen marino, es sin embargo siempre verdad que un buen marino es buen ciudadano (...). Si entran en la vida civil, fundadamente esperamos que se destaquen entre sus semejantes debido a la preparación rigurosa y moral que en este plantel han recibido. La fuerza y grandeza de cualquier país se mide por la fortaleza y utilidad de su ciudadano mediano. Nosotros todos nos empeñamos en mejorar esa medianía. Los jóvenes que hoy de nosotros se despiden para ingresar en la Marina de Guerra lo harán así; de esto no me cabe duda”.

En otro párrafo, consideraba Davy que: “Debemos además tener presente que para la preparación de la oficialidad del porvenir tendremos que principiarla quince años antes”. Para complementar la idea anterior, precisaba en su discurso que: “jamás debería permitirse que el número total de cadetes baje de sesenta. Es éste el número mínimo con el cual la Escuela puede existir y subsistir como organización militar viviente, briosa, eficiente y entusiasta”.

Davy daba minuciosa cuenta de la adquisición de libros de enseñanza en los Estados Unidos, los que fueron íntegramente traducidos al español. La impresión se realizó empleando un mimeógrafo –“lo que nos permite reproducir los textos traducidos rápida y económicamente”– este procedimiento permitió un ahorro sustantivo, junto con la ímproba tarea intelectual. El gasto realizado fue al final de 1,000 libras contra US\$. 150,000 que se habría invertido con el método tradicional de impresión.

“No existe otra Escuela Naval en el mundo de habla castellana que esté dotada como nosotros lo estamos de un surtido completo de libros profesionales modernos de instrucción naval”. Una frase para el bronce.

En el transcurso de la ceremonia de clausura, el Director mencionó que: “Desde este año usted señor Presidente, demostrando su interés constante por la Escuela, ha creado el premio denominado ‘Espada de Honor’, el que se otorga al cadete del último año que obtenga el mayor porcentaje de suficiencia durante su permanencia en este Instituto”.

La “Espada de Honor” que entregó el Presidente Leguía, obsequio del mandatario, correspondió al cadete egresante Víctor Montes. Otros premiados en esta ceremonia fueron los cadetes Alejandro Bastante, compañero de promoción del cadete Montes, por haber obtenido la más alta nota en el curso de radiotelegrafía, y el cadete del tercer año Alfonso Balaguer, por haber alcanzado la mayor nota en su año.

La promoción de 1922 estuvo constituida, además de Montes y Bastante, por Leonardo Alvariño, Emilio Barrón, Carlos de La Jara y Luis Sologuren.

Por su parte, el Presidente Leguía dejó entrever en su discurso la satisfacción por las labores desarrolladas y los frutos alcanzados. Alabó el espíritu de sacrificio y salud económica que se practicaba: “La manera como habéis salvado las dificultades económicas que han afectado a este plantel, muestran cuán eficaz es la acción de una voluntad decidida puesta al servicio del deber profesional y del respeto por la función que se ejerce”.

El edificio de la Escuela Naval empezaba ya a presentar limitaciones de capacidad frente a la demanda, pues el creciente prestigio de la Escuela lograba que mayor número de postulantes se presentara cada año. Iniciativas de personas allegadas a la Institución se dieron entonces, como puede comprobar-



se en el hecho de que la Marina aceptara el 3 de febrero de 1922 el obsequio de una casa de madera para la Escuela Naval, hecho por el señor Félix Turno.

Entre las inquietudes que ocuparon el tiempo del Director, destaca la de dar un lugar preeminente al deporte. Al haberse realizado unas competencias de béisbol el 23 de diciembre de 1922 tuvo lugar en el patio de honor de la Escuela la ceremonia de entrega de una copa de plata denominada "Juan Salaverry", obsequiada por el Capitán de Puerto del Callao. En aquella ocasión el Capitán de Navío Charles G. Davy pronunció un discurso del que extraemos algunos párrafos. Ellos explican por sí mismos el espíritu que animaba a Davy al resaltar las actividades deportivas: "Nos hemos reunido aquí por breves instantes, para expresar nuestra profunda satisfacción, por el año de excelentes hazañas atléticas, que ha llevado a cabo la Escuela Naval del Perú".

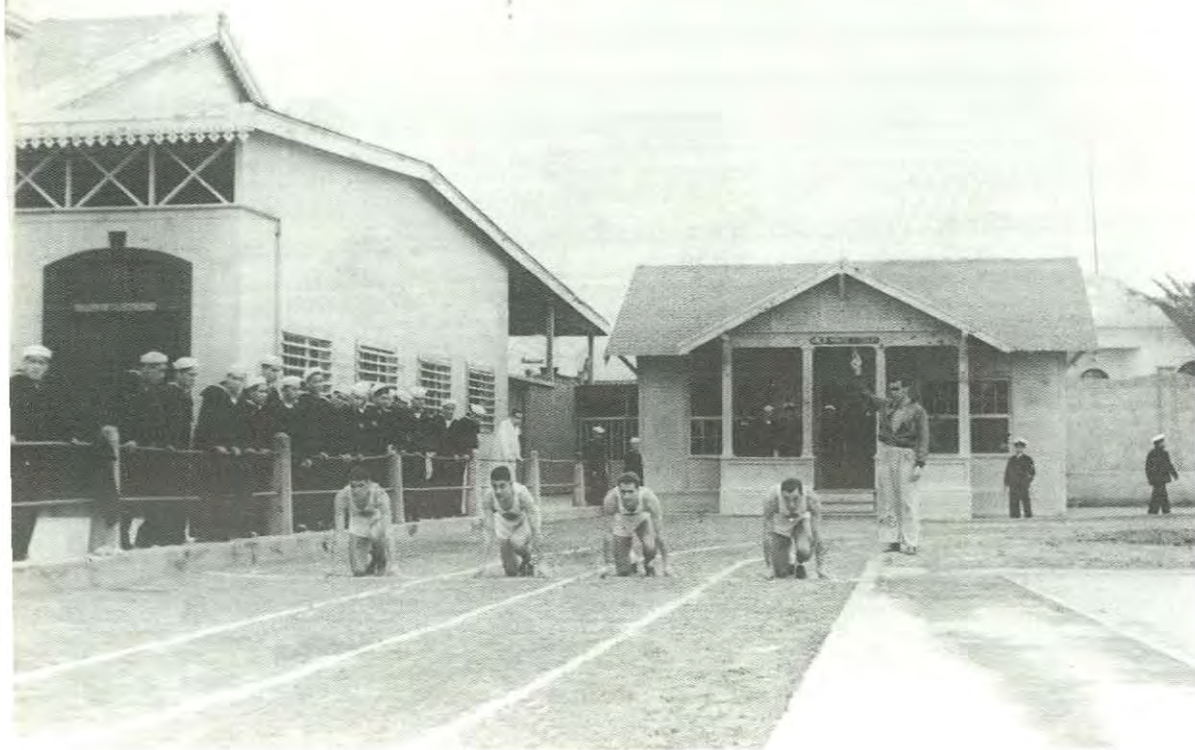
"Los sports, hacen mucho más que desarrollar el cuerpo. Desarrollan también el carácter y el dominio de sí mismo, de aquellos que los cultivan. Las naciones que han cultivado los sports atléticos y han dado a este factor la importancia que se merece, han sido naciones vigorosas, con altos ideales de moral, y que han sabido combatir tenazmente por la protección de su territorio".

"Es innecesario llamarles la atención hacia el hecho de que las naciones llamadas hoy grandes potencias, son todas, intensamente atléticas".

"El atletismo, no se ejerce solamente en los años de escuela, sino en todas las edades de la vida, tanto de los hombres como de las mujeres".



114



La pista de atletismo de la Escuela Naval tenía 250 metros de perímetro. "Los sports hacen mucho más que desarrollar el cuerpo. Desarrollan también el carácter y el dominio de sí mismo" (Charles G. Davy).

“A igualdad de otros factores como inteligencia, número y tipo de buques, recursos pecuniarios, etc., entre dos beligerantes, el triunfo será de aquél que haya dedicado mayor atención a la cultura física en su significado más amplio. ¿Por qué? Porque éste tendrá más espíritu combativo y más perseverancia; porque no será dominado tan pronto por la fatiga; porque no se amilanará si las condiciones fueran adversas por cierto tiempo y porque los cuerpos fuertes y limpios, ejercitados por el sport siempre abrigan fuertes, limpios y valerosos espíritus”.

La promoción que se recibió en el año 1924 estableció un estatuto promocional novedoso y de gran valor espiritual. Así, el párrafo (2) de la llamado “Asociación de la Clase de 1924” contiene lo siguiente: “En la guerra lo moral es a lo material como tres a uno (Napoleón). En la vida, también. La moral no es una característica individual. Ella pertenece al grupo. Es la atmósfera que mana de las sociedades de hombres y que viene a ser el espíritu que las domina. La alta moral es el espíritu de una sociedad cuyos caracteres individuales son una mezcla de respeto, confianza, alegría y armonía. Si en la música un sonido desacorde produce una mala impresión, en las relaciones a bordo de un buque o en cualquier aspecto de la vida náutica un desacuerdo es análogo a una cadena con un eslabón débil; toda la estructura todo el cuerpo se romperá al menor esfuerzo. Cuando una opinión pública o sentimiento poderoso produce cooperación y espíritu de acción común harán que nadie se salga del camino. Fueron los altos ideales que movieron a los 300 espártanos (sic) en el paso de las Termópilas. Por esto queremos relaciones bien sólidas entre nosotros para obligarnos a ir rectos hacia adelante”.

Esta promoción estaba constituida por los Alféreces: Julio J. Elías Murguía, Guillermo Tirado Lamb y Miguel Mesía Pizarro. Entre las seis reglas que ellos establecieron en el estatuto, la quinta expresa: “Usaremos un distintivo común: una sortija de promoción que debe estar lista por cuenta de cada uno en un plazo que se vencerá en el mes de julio de 1926”.

Halló relación en el tiempo, con aquel documento: “Asociación de la Clase 1924” otro, realizado treintiocho años después, con el nombre: “Estatuto de la Promoción 1962”. Tres fueron los integrantes de la promoción de 1924 y más de cincuenta los del año 1962. Una misma espiritualidad, culto por la tradición naval prohijada en nuestra historia y cotidiano culto de la amistad, impulsaron en su latitud cronológica a unos y otros a crear y escribir sus respectivos estatutos. Al fin y al cabo se cumple uno de los objetivos principales cual es fortalecer





Julio J. Elías Murguía (1901-1972)
Notabilísimo historiador naval,
investigador acucioso. El Museo
Naval de la Marina de Guerra del
Perú es su obra y con justicia lleva
su nombre.

los vínculos de camaradería y amistad que los marinos iniciamos adolescentes y que durante la carrera de Oficiales en el ámbito del mar y su exigente medio -que determina obligaciones de mayores a temprana edad- concatena paulatinamente y compromete a las personas con las que aquel joven forma familia.

En la Revista de Marina del año 1924, sección Crónica Nacional, páginas 808 a 811, fuente de esta información, se noticia que: “La Espada de Honor” de aquel año (1924) fue adjudicada al Cadete Miguel Mesía quien obtuvo la mayor nota en Carácter Militar”.

Notable participante de esta promoción, y uno de los activos redactores de la “Asociación de la Clase de 1924”, fue Julio J. Elías Murguía. el entonces Alférez de Fragata desarrolló con el tiempo aptitudes de historiador, que tuvieron temprano origen en su manera de ser y hacer las cosas. Sus trabajos historiográficos son profundos y de una honradez profesional ejemplar, a ellos debe acudir necesariamente el estudioso y todo aquél que se interese en la historia. Sus obras son fuentes documentales confiables, producto de una seria investigación y su redacción es impecable. A tan ilustre marino podría atribuírsele la frase de Juan Vásquez de Mella (1861-1928) cuando dijo en su

discurso “Los tres dogmas nacionales”: “Los pueblos se enlazan con la muerte el mismo día en que se divorcian de su historia”. Elías Murguía creía en las lecciones de la historia y las cultivaba con devoción ejemplar. El hoy Museo Naval del Perú -del cual fue gestor- lleva su nombre. Ello dice mucho de lo que el más tarde Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía significó para la Marina de Guerra del Perú.

En el transcurso del presente trabajo consultamos a menudo las fuentes históricas del comandante Manuel I. Vegas, en el año 1924 la Revista de Marina lo premió al acordar “(...) por unanimidad otorgar el premio al artículo titulado ‘Los primeros veinte años de la Marina de guerra (sic) del Perú’, firmado con el seudónimo de Roger de Lauria”. El 1 de setiembre de 1925, la misma publicación informa que “tuvo lugar en la Escuela Naval y buques de la Escuadra una ceremonia patriótica de alto significado, con motivo de la entrega de la Provincia de Tarata, parte de la reintegración nacional en que estamos empeñados. Esta ceremonia se realizó a las 10 a.m. a la misma hora que en Tarata se izaba después de 43 años el pabellón peruano. La batería de la Escuela Naval saludó tan fausto acontecimiento con una salva de 21 tiros, izándose en el mismo momento el pabellón nacional en el mástil de la ‘Unión’, mientras varios hidroaviones evolucionaban sobre la bahía. Acto seguido el Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío Charles Gordon Davy pronunció un discurso muy halagüeño para el patriotismo peruano”. Tacna pasó al Perú cuatro años después en virtud del Tratado del 3 de junio 1929 y el protocolo complementario de la misma fecha.

La inquietud por contar con equipos y elementos para los laboratorios de la Escuela se puede apreciar cuando el 22 de setiembre de 1924 el gobierno autorizó al cónsul del Perú en New York la adquisición de material de esta naturaleza en la Central Scientific Company de Chicago, Illinois.

Como muestra de que se impartía una formación e instrucción integrales y del entusiasmo por realizar actividades paralelas a la programación oficial, en el mismo año de 1924 un grupo de Cadetes presentó un proyecto, hoy tradicional en la Escuela, bajo el nombre: “Compañía Cangrejo Follies”, derivado con no poca ambición de la revista francesa de variedades “Follies Bergere”.

En el año del estreno se decidió presentar el novedoso espectáculo como “Compañía Muy Muy”. Una pléyade de libretistas, productores, directores, ac-





Los años de instrucción en la Escuela Naval del Perú y de entrenamiento en los buques de la escuadra constituyen dura forja, complemento éste que ha de devenir a través de los años en Oficiales de Marina aptos para servir a la Patria.





tores, cantantes, escenógrafos, tramoyistas, sonidistas, músicos, iluminadores y maquilladores, entre otras mil profesiones y oficios del teatro, emergían desde meses antes para buscarse un lugar en la empresa y así propiciar, al término del espectáculo, la posibilidad -también tradicional- de que el Director de la Escuela otorgara una salida extraordinaria al grupo teatral y aún a todos los Cadetes.

Entre las noticias habitualmente en la Revista de Marina, figura en el ejemplar de 1925, página 283, que: “Desde el martes 12 de Mayo, el Teniente 2º de Aviación Naval Dn. Gustavo Cornejo dictará un curso para los cadetes del 6º año sobre hidroaviación. El Teniente Cornejo ha dividido su curso en cuatro partes: I.- Historia de la Aviación. II.- Endoctrinamiento. III.-Teoría del vuelo. IV.-Construcción de aparatos voladores”.

El Almirante Federico Salmón de la Jara -egresado de la Escuela Naval en el año 1932- narra: “los Cadetes que pasaban al 5to. año no hacían el Crucero de Verano sino eran destacados a cargo de un Teniente a la Base de Hidroaviación de Ancón, totalmente dotada por Oficiales de Marina, pilotos navales, donde recibían instrucción en la teoría y práctica de vuelo, observación, tiro y principios de empleo de fuerzas aéreas en zonas estratégicas marítimas”.



Viene al caso recordar que uno de los primeros héroes del Cuerpo de Aviación del Perú fue el Capitán de Aviación Víctor Montes Arias, egresado de la Escuela Naval en 1922 y primero en la Historia de la Marina en recibir la Espada de Honor. Montes ingresó en el Servicio de Hidroaviación el 20 de junio de 1927 y finalizó su aprendizaje formal el 26 de octubre de 1928. Recibió su brevete de Aviador Naval con el N° 12 y en 1929 ascendió al grado de Teniente Primero, antes de integrar el Cuerpo de Aviación del Perú. Montes murió el 19 de julio de 1932 con el Sub Oficial Héctor Castillo Baca y los restos de ambos arribaron al Callao el 24 de julio a bordo del submarino "R-3".

Aún cuando no es tema del presente trabajo, cabe dedicar algunas líneas al gran mérito de la Marina y sus hombres en lo que fue mas adelante la Fuerza Aérea del Perú. Entre las obras realizadas por el Presidente Leguía, se inscribe la creación del Cuerpo de Aviadores Navales de la Armada Nacional, establecido el 26 de enero de 1920.

El Cuerpo de Aviadores de la Armada quedó organizado como Servicio de Hidroaviación, según Resolución Suprema del 1 de marzo de 1920. En su jefatura se desempeñaba un Oficial con el grado de Capitán de Corbeta, y como sub-jefe, un Teniente Primero o Teniente Segundo de la Armada. Un Teniente Primero, Teniente Segundo o un aviador contratado ejercía como instructor y dos Oficiales de Mar cumplían funciones administrativas. Dos escuadrillas de tres hidroaviones con sus dotaciones completaban el cuadro. Así nació la futura Aviación Naval.

Cinco años antes el Ministerio de Guerra y Marina había realizado un esfuerzo similar, utilizando como base y Estación de Hidroplanos el antiguo Pontón "Constitución". Dentro de este proyecto figura la construcción de un Hidroavión bajo la dirección del ingeniero naval y aeronáutico don Rómulo Burga, aunque el aparato no llegó a volar.

El Servicio de Hidroaviación contó como primer Jefe a un aviador peruano que había servido en la Real Fuerza Aérea: Juan Leguía Swayne, hijo del presidente Augusto B. Leguía. La resolución de creación fue firmada por el presidente Leguía -como ya se ha indicado- el 26 de enero de 1920 mientras que la Resolución Suprema que nombra a Leguía Swayne tiene fecha 23 de febrero de 1920 dice a la letra: "Nombrando Jefe del Servicio de Hidroaviación de la Marina con asimilación a la clase de Capitán de Corbeta al Capitán de Aviación del Ejército inglés D. Juan Leguía Swayne".



Como instructores fueron contratados los siguientes pilotos aviadores extranjeros: Walter C. Simon, Benjamín Reeswerber, Evan Luther Evans y Graham S. Masso. El Coronel FAP. Carlos A. de la Jara en su obra "Historia Aeronáutica del Perú", expresa que el 15 de marzo de 1920 se dispuso que la Escuela de Hidroaviación funcionara en la Estación de la Isla de San Lorenzo. Aproximadamente un mes antes, el 14 de febrero de 1920, se había producido en Lima, sobre la zona de Oquendo una colisión aérea que costó la vida al Subteniente de Reserva Aviador Octavio Espinoza Gonzales y a su mecánico Julio Rovaretto. Antes, el domingo 18 de enero de 1920, se había accidentado un avión tripulado por el Teniente Coronel Paul Du Beaudiez, Jefe de la Misión Naval Francesa de Aviación, y el Teniente Alberto Chabrier. Ambos murieron como consecuencia del accidente producido sobre el Aeródromo de Bellavista, durante una exhibición aérea en la que intervenían también Octavio Espinoza, Walter Pack y el Alférez de Fragata Ismael Montoya. Este último, perteneciente a la promoción de 1915 de la Escuela Naval, había obtenido el brevete número 24 en la Escuela Militar de Aviación "El Palomar" de Argentina el 21 de agosto de 1919.

Los Cruceros de Verano iniciados en el año 1921 hallaron continuidad en el zarpe del B.A.P. "Coronel Bolognesi" el 2 de enero de 1925, cuando los cadetes de la Escuela Naval del Perú viajaron con destino a Panamá (Balboa) a cargo del Capitán de Fragata Alejandro Valdivia y de los instructores "Tenientes 1º. Nieto y Melgar, Capitán de Corbeta Ingeniero Figueroa San Miguel y Teniente 1º. Ingeniero Runciman (sic)". Meses después, el 28 de marzo, regresaron al Callao, cadetes y docentes a bordo de "los B.A.P. 'Grau', 'Lima' y 'Rodríguez'". La Crónica Nacional en la Revista de Marina informó que desde tiempo antes del zarpe del Crucero de Verano, el B.A.P. "Almirante Grau" se encontraba carenando en Panamá, y que los cadetes transbordaron en Balboa a este buque, mientras que el B.A.P. "Coronel Bolognesi" quedó en carena.

En la Revista de Marina correspondiente al año 1925, sección Crónica Nacional, página 825, se reseña que la promoción de aquel año, -"la Espada de Honor" fue entregada al cadete José San Martín por el Presidente de la República- fue la primera en encargarse y usar el anillo de promoción. Sin duda la idea había sido sugerida por Charles Gordon Davy, pues como egresante de la Academia Naval de Annapolis llevaba el anillo que en ese Instituto era ya tradicional.





Edificio San Martín también llamado edificio N° 2, fue construido en el año 1928. A la izquierda, la residencia del Director de la Escuela.

Vista sureste del edificio San Martín



En el año 1928 el desarrollo de la Escuela conllevó la construcción de un segundo edificio para el alojamiento de Oficiales y Cadetes. Siempre con el impulso del Presidente Leguía, quien gustaba de asistir a actividades de la Escuela Naval del Perú y de acuerdo con un procedimiento similar al que se empleó para el edificio inaugurado en el año 1912 se proyectó y construyó el después llamado edificio “San Martín” o “Edificio número 2” (siendo el primero el edificio “Grau” o “Edificio número 1”). En el año 1928 se erigió el Edificio “San Martín”, también como el “Grau”, de dos plantas, su costo fue de treinta y un millones de libras peruanas. Diez años después, se construyó un tercer edificio, llamado “Guise” o “Edificio número 3”. Como periféricos, aunque dentro de la Escuela, se fueron levantando instalaciones de servicio, dentro de las cuales destacaba la destinada a Enfermería.

En el año 1929, un grupo de atletas militares y civiles fue concentrado en la Escuela Naval. La idea era que durante dos meses se prepararan para competir en el Campeonato Latinoamericano que se realizaría en Lima, con la participación de delegaciones de Chile, Argentina, Uruguay, Bolivia y Ecuador. El contingente naval estaba conformado por el Teniente Segundo Miguel Mesía, los Alféreces de Fragata Pedro Gálvez Velarde, Alfredo Souza, Luis Otero y Juan Francisco Torres Matos así como los Cadetes Navales Salvador Noya, Fernando Ordóñez, Dante Capella y Miguel Torres Maldonado y los tripulantes Serrot, Chávez, Clavijo y Cabanillas.

El 5 de mayo se inició este campeonato. Eran entrenadores de la selección peruana un señor de apellido Johnson, que pertenecía al YMCA, y el profesor Alvo Martín, que enseñaba en el Colegio Americano del Callao.

El 8 de mayo a las dos y media de la tarde se llamó a partida de 400 metros con vallas a seis participantes: tres argentinos, dos peruanos y un chileno, quien era campeón sudamericano en la especialidad. Narra Pedro Gálvez: “dieron la partida, y cuando llegabamos a los primeros cien metros ya el chileno y los tres argentinos estaban adelante, habían descontado y ganado la ventaja de las curvas, cuando llegabamos a la curva de los doscientos metros Mesía me gritó: ‘aprieta Perico que ya no pueden’. ‘Aprieta tú’ le contesté, y miré a los competidores que iban adelante, los que al llegar a la valla picaban el paso, yo iba con mis quince pasos, tranquilo, entonces comencé a apurar, y fui alcanzando a los argentinos, a los que pasé, me quedaba el chileno adelante, entramos a la recta final y yo acertándole distancia, ya en la penúltima valla lo alcancé y pasamos juntos la valla, el chileno tropezó con ella pasando yo adelante y gané





124

"El único atleta peruano que tiene el honor de ser campeón suramericano, nos recibe en el lomo de un enorme cetáceo de acero. El R-3 nos cobija. El sello de la muerte rodea a esos muchachos que tienen su vida arrinconada entre manivelas, llaves y palancas. (...) todo es una maraña que apenas deja sitio para poner los pies.

Allí nos recibió nuestro campeón. "Jamás soñé con llegar hasta el puesto que ocupo, nos dice. Mis aspiraciones iban hasta ser campeón nacional. No me imaginé jamás que iba a serlo suramericano. Tengo fe en mi progreso. Se que es difícil llegar, pero llegaré con mi voluntad hasta mi máxima aspiración de ahora: ser Campéon Mundial".

Las facciones de ese muchacho sano y bueno se somborean en un surco profundo. La firmeza de su voluntad disciplina su alma. Será fuerte porque él lo quiere. Vencerá porque él ha amasado sus múculos y tiene fe en el fruto de sus esfuerzos".

*Revista "Variedades"
artículo firmado con el seudónimo
"Artillero" (Nº 1178 del 1 octubre
1930), las fotografías también son
de la revista.*



batiendo record sudamericano y dando al Perú la primera medalla de oro. (...). La nueva marca sudamericana que impuse fue de 55.1 segundos que venía a ser la 14 marca del mundo por lo que me inscribieron en el trofeo Helms de los Angeles como el mejor atleta de Sudamérica”.

Esta actuación que tanto prestigio dio a la Institución fue cimera, pero consecuente con la demostrada calidad de los atletas navales que desde inicios de la década del 20 inscribieron sus nombres en el historial de los récords nacionales.

El Almirante Pedro Gálvez Velarde, quien temprano destacó como atleta, es hoy el Oficial de más antigua jerarquía en la Marina. Su trayectoria profesional fue brillante y su actuación como dirigente deportivo prestigió siempre al Perú. Realizó y realiza obra trascendente en la Institución; especialmente, debe mencionarse la existencia de los Liceos Navales, lo que es, en mucho, esfuerzo personal de un hombre -análogamente a aquel triunfo de 1929-, especialista en vencer las vallas que como prueba cotidiana nos presenta la vida. El Almirante Gálvez siempre ha sabido enfrentar los retos y arrancarles frutos, metas que alcanzan a la comunidad naval y prestigian a la Marina de Guerra dentro y fuera de su ámbito. La Asociación Nacional Pro-Marina, constituida el 28 de agosto de 1909 y que tiene antecedente en meritorios esfuerzos realizados, en los años 1881, 1890 y 1904, guarda especial reconocimiento por el Almirante Pedro Gálvez Velarde, quien es hoy activo participante en sus actividades.

Buena muestra de lo que en líneas precedentes tratamos de expresar, es el hecho de que en los días que corren, aquel Cadete Naval, recordman del atletismo sudamericano y ejemplar Oficial Naval, acaba de presentar un libro intitulado “La bitácora de mi vida”, de necesaria lectura para jóvenes navales y para quienes conservan esa juventud de espíritu y de mente que desafía los años y los convierte en “juventud acumulada”.

El año 1930 fue el último de la dirección Davy. El gobierno del Presidente Leguía atravesaba por una dura crisis; un nuevo interregno de irregularidad constitucional propiciaría el fin de tan importante administración.

La Marina de Guerra del Perú guarda por Charles Gordon Davy un sentimiento de singular aprecio, reconocimiento y respeto naval que sólo puede entenderse cuando apreciamos en la diaria rutina de nuestra Escuela Naval, a



bordo y en diversas actividades institucionales, que su labor dejó huella no sólo en sus Cadetes, también la imprimió en quienes, por tradición oral o escrita, conocemos los frutos de aquella Misión Naval Americana de la que Davy fue un personaje inolvidable.

Finalizamos este capítulo con una apreciación de quien fuera durante cuatro años Cadete Naval en la administración Davy, el Almirante Federico Salmón de la Jara, entusiasta participante en esta historia de la Escuela Naval del Perú, quien hace así una importante remembranza de la época y del propio Charles Gordon Davy:

“Formalizada la contratación de la Misión Naval, Charles Gordon Davy, arribó al Callao el 6 de Setiembre de 1920 a bordo del buque ‘Santa Elisa’ de la compañía Grace, acompañado de su fiel esposa Mary, quien lo ayudara activamente en su acción de integración con la Marina peruana. No tenían hijos y vivieron, durante todo el tiempo de su estadía en el Perú, en un hermoso, sencillo chalet que formaba parte del área ocupada por la Escuela Naval del Perú, en La Punta, cuyo nuevo local fuera inaugurado en el año 1915, durante el primer gobierno del presidente Leguía. Davy, que en la reserva de su Marina, ostentaba el grado de Capitán de Fragata, obtuvo la clase de Capitán de Navío en nuestra Armada y al igual que los demás miembros de la Misión norteamericana, vistió nuestro uniforme, teniendo, de acuerdo al contrato bilateral, precedencia sobre los jefes de igual grado.



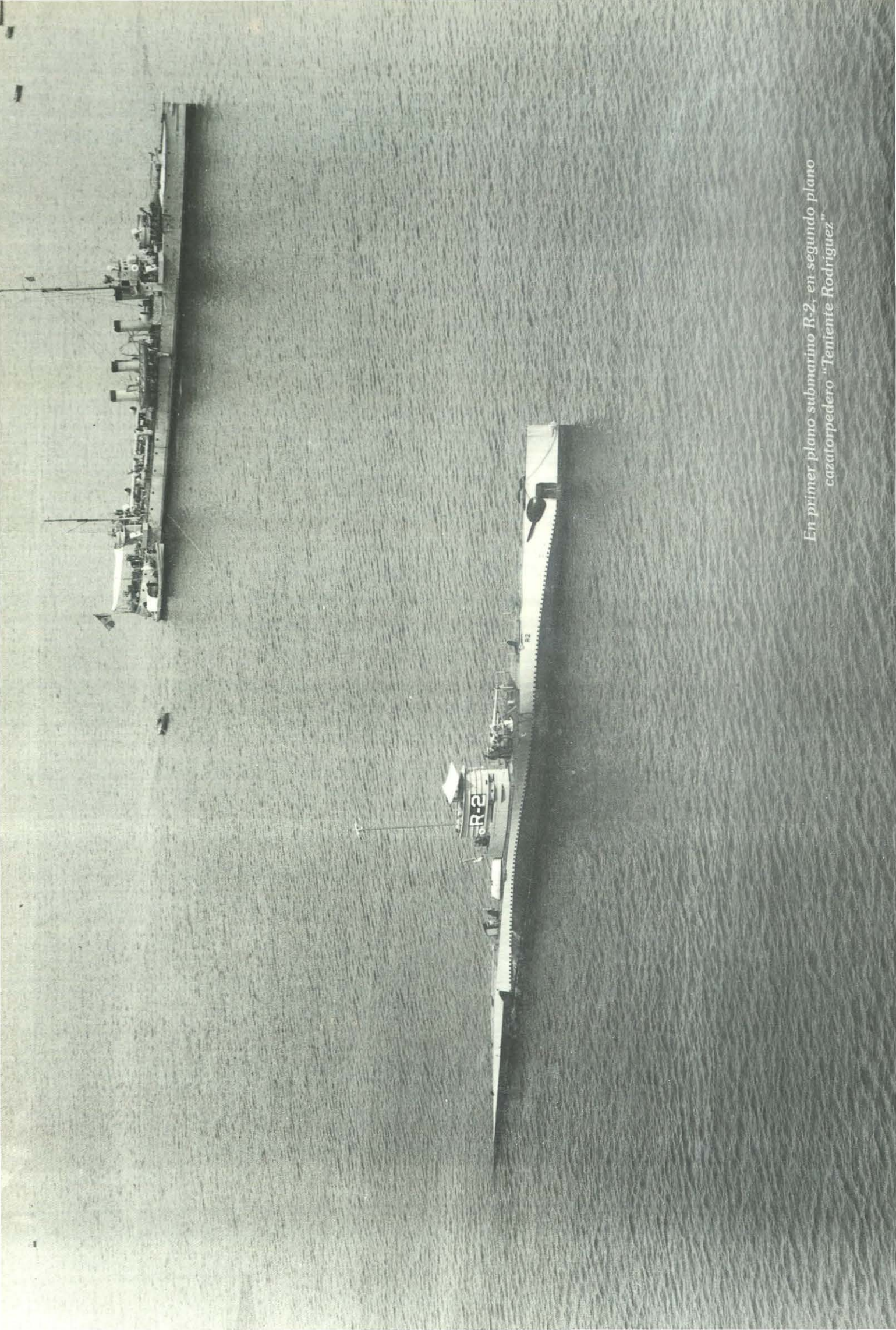
Desde el momento de su presentación, como Director de la Escuela Naval, el 9 de febrero de 1921, Davy inició una profunda transformación en la organización y modernización de los planes de estudio en nuestra Escuela. Hasta su llegada a ella, la Escuela contaba con dos secciones de preparación: la correspondiente a los cadetes de la Marina de Guerra y los que seguían estudios para dotar los buques de la Marina Mercante, un grupo muy reducido. Por otro lado, nuestra Marina contaba con dos clases de Oficiales: los Oficiales del Cuerpo General y los Oficiales de Ingeniería, formados en distintas escuelas del extranjero y del país, en adición a un muy limitado grupo de médicos, capellanes y del Cuerpo Jurídico. Los Cadetes que hasta entonces, egresaban de la Escuela Naval, lo hacían con el grado de guardiamarinas, siguiendo las viejas tradiciones de las Marinas de los diferentes países. El primer paso realizado por Davy, fue instituir el Cuerpo Unico, es decir modificar los planes de instrucción para capacitar, durante seis años de estudios, a los cadetes para el servicio en cubierta y máquinas, siguiendo el proceso observado por la Escuela Naval de Annapolis.

Se dio el caso que la última promoción de Cadetes egresada, después de su llegada y que servía a bordo, unos como ingenieros y otros como de Comando, con el grado de guardiamarinas, (1922) regresaron por dos años para seguir estudios de ingeniería, los de cubierta y de comando general los egresados como especialistas en máquinas. Así se dio inicio al Cuerpo Unico que subsiste hasta el momento, egresando sus componentes con la clase de Alférez de Fragata.

Davy, un hombre con especiales condiciones para el liderazgo naval imprimió una nueva mística entre los cadetes, oficiales de la dotación, profesores y personal subalterno que servía en la Escuela. Dedicando 24 horas a sus funciones de Director, su presencia en cada uno de los ámbitos del local era rutina diaria y familiar para los cadetes. Llegaba a su oficina, al lado izquierdo del Patio de Honor, invariablemente a las 07.50 horas, seguido de un ordenanza, impecablemente uniformados ambos, a fin de estar presente al diario izado del Pabellón a 08.00 horas con la Compañía de Cadetes formada para los honores, antes de desfilarse al comedor para el desayuno. Así lo veíamos diariamente, sin una sola excepción. A 10.00 horas, de cada día infaliblemente, recorría íntegramente el área de la Escuela en una revista que cubría todos los departamentos, alojamientos, comedores de cadetes, cámara de oficiales, cuerdas de marineros, gimnasio, enfermería, campo de deportes, etc. Exigía al máximo el orden, la limpieza y la presentación de cada parte de los edificios y espacios abiertos. Había en él algo de espectacularidad, o de 'show man', como se dice ahora, pues no perdía oportunidad de dar el ejemplo ante la vista de quienes lo observaban, tal como recoger, personalmente una colilla de cigarrillo, un pedazo de papel y hasta un palito de fósforos. Si bien delegaba en el Sub-director y los jefes de departamento sus funciones y tareas inherentes, no dejaba de supervisar la acción diaria. Presidía indefectiblemente los Consejos Académicos y los de Disciplina y personalmente firmaba las notas mensuales que se enviaba a los padres o apoderados de cada Cadete.



Al implantar 100 % los planes de instrucción de Annapolis, los libros en su gran mayoría eran los mismos seguidos en esa Academia. Gran parte de ellos traducidos al castellano en textos bastantes rústicos, dadas las limitaciones de esos años. Si bien era un problema dominar los libros no traducidos, significaba una ayuda para el aprendizaje del inglés, por lo menos en la lectura. Dada su influencia ante el Jefe de Estado Mayor General de la Marina lograba el nombramiento a la planta de la Escuela Naval del Perú de los más prestigiosos jefes y oficiales de la época, tanto para las labores académicas como las de moral y de disciplina. Sólo dos o tres profesores civiles ayudaban a nuestra



*En primer plano submarino R-2, en segundo plano
cazatorpedero "Teniente Rodríguez"*

preparación (cálculo matemático, historia del Perú e inglés). De este modo los Cadetes teníamos como guías y ejemplo diario a los Oficiales de planta a quienes, por natural tendencia de la juventud “copiábamos” en sus mejores rasgos. De acuerdo con la doctrina del “método inteligente” el Cadete se veía obligado a esforzarse al máximo en el estudio y la interpretación de cada materia. Naturalmente, se disponía de “buenos” y “deficientes” instructores navales, pero el espíritu era realmente naval y totalmente rígido en la observancia de las más altas tradiciones navales.

Decía el ‘currículo’ que la instrucción debía ser mas práctica que teórica y así se programaron los Cruceros de Verano que invariablemente embarcaba a toda la compañía de Cadetes, distribuidos entre los dos viejos cruceros y los cuatro submarinos ‘R’, a cargo de dos Oficiales instructores de la Escuela, en los buques mayores. Como no se contaba aún con el dique seco del Arsenal Naval (hoy Base Naval) todos los veranos (enero a marzo) la Escuadra se dirigía a la zona del Canal de Panamá, tocando al regreso todos los puertos del litoral norte y sur. En tres ocasiones, el viaje se extendió hasta los puertos del Pacífico de Centro América. En adición a esa práctica, muy exigente pero dura por falta de comodidades, todos los sábados de 08.00 a 12.00 los Cadetes salíamos a la mar a bordo del ‘Rodríguez’, haciendo práctica de navegación, manejo marineroy de ingeniería (calderas a carbón). Los Cadetes que pasaban al 5to año no hacían el Crucero de Verano sino eran destacados, a cargo de un Teniente Primero a la Base de Hidro-aviación en Ancón, donde recibíamos instrucción en la teoría y práctica de vuelo, observación, tiro y principios de empleo de fuerza aérea en zonas estratégicas marítimas (...). La mística naval impuesta por Davy, dio lugar a una reconocida consecuencia en el prestigio de la Escuela en particular y de la Marina en general.

Fui testigo durante cuatro años como Cadete de la labor del comandante Davy. Me tocó en agosto de 1930, con la caída del presidente Leguía ver su despedida del Perú y de la ENP que tanto amó, pasaron los años y tuve la suerte de volverlo a ver ya en el otoño de su vida. Primero en el año 1939 en una visita a bordo del ‘Grau’ al puerto de San Francisco, cuando al visitar el buque recordó increíblemente los nombres de muchos de los Oficiales de la dotación, haciendo hincapié en los mas destacados atletas.

Nuevamente, ya en 1956, tuve la muy grata oportunidad de ver por última vez, al señor C. de N. Charles Davy Gordon, cuando acompañando al entonces Ministro de Marina, Almirante Emilio Barrón Sánchez en su visita a los



EEUU de América acudimos a su residencia en Los Angeles California donde vivió desde su regreso a su patria. En ella, y con gran emoción, el Almirante Barrón (que perteneciera a la primera promoción de la nueva escuela de Davy) le hizo entrega de la Cruz Peruana al Mérito Naval en el Grado de Comendador. Habían transcurrido 36 años desde su arribó al Perú pero el afecto por nuestra Patria y su Marina y por encima de todo 'su Escuela Naval' no había dejado de acompañarlo en sus recuerdos. El Ministro Barrón en elocuente expresión anotó: 'se diría que el tiempo no pasa sobre este hombre pétreo' Davy al agradecer el homenaje hizo un sentido elogio al Perú, afirmando 'encontrarse sumergido en una braveza de nostalgia de los años pasados en el Perú y verse rodeado de los buenos amigos peruanos, esta braveza de recuerdos me sacude con su oleaje'.

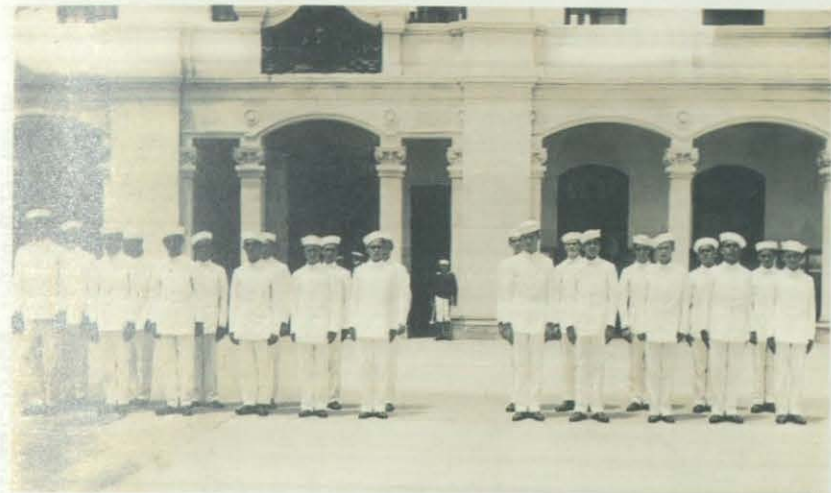
“Un año después en 1957 Charles Gordon Davy murió”.



130



“Palo Unión” fue instalado inicialmente el 17 de marzo de 1918 y se encontraba ubicado en el eje del edificio inaugurado en el año 1912, guardaba enfilación con el muelle.



Primer uniforme de cuartel



En la sastrería, medidas para el primer uniforme

Ejercicios de orden cerrado.



Visitas de familiares.
Escuela Naval.
Circa año 1928



Velero "Marte" - 1999

Capítulo V

*El notable esfuerzo en
plena navegación del
siglo XX*



Edificio Grau y busto del héroe.

“El Oficial no es sólo una rueda en el engranaje mecánico y científico de la Armada. (...) Debe poseer conocimientos generales para alternar en la vida social y mantener en ella el rango y la dignidad que de derecho le corresponden”

Capitán de Navío Alejandro Vines
Director de la Escuela Naval del Perú
Discurso Memoria año 1937

Un conjunto escultórico representando la proa de un buque, que muestra en las amuras peces mitológicos y como mascarón el escudo nacional y un rostro de mujer que simboliza la Patria, marcó desde el 15 de setiembre de 1912 un nuevo aliento en el desarrollo de la Escuela Naval. Instalado inicialmente en el frontis del antiguo edificio Grau, hoy este artístico trabajo en metal se ubica en un parque de la Escuela. Representa en sí mismo un homenaje al esfuerzo de pioneros de la educación naval y a tantas generaciones que se formaron al socaire del llamado edificio numero 1.



E

n el último tercio de 1930 el Capitán de Navío Juan Althaus sucedió a Charles Gordon Davy como Director de la Escuela Naval del Perú. Luego cumplirían esa función los Capitanes de Navío Carlos Rotalde y José R. Gálvez.

El 1 de setiembre de 1932 el Perú y Colombia estuvieron al borde de la guerra debido a que un numeroso grupo de peruanos desalojados de Leticia se levantó y expulsó a las autoridades colombianas. Era Presidente de la República Luis M. Sánchez Cerro. El antecedente de este problema estriba en el controvertido Tratado Salomón-Lozano del 24 de marzo de 1922, según el cual el Perú cedió a Colombia la zona entre el río Putumayo y el Caquetá entregando así el llamado trapecio Amazónico y la ciudad de Leticia, habitada entonces por peruanos en número de diecisiete mil. Colombia quedó así ribereña al río Amazonas. En tan extraña negociación Colombia cedió al Perú el triángulo de Sucumbios, territorio al cual el Perú no tenía acceso directo y que quedaba realmente en el Ecuador, como que finalmente le fue entregado a este país en el año 1942. En los antecedentes del Tratado de 1922 figura el combate de La Pedrera que tuvo lugar del 11 al 12 de julio de 1911, acción de armas en que cupo a Manuel Clavero Muga, egresante de la promoción 1901 de la Escuela Naval del Perú sobresaliente actuación como comandante de la cañonera “América”.



135

El conflicto con Colombia conllevó entre otras disposiciones del Perú, la adquisición de dos buques a Estonia: el “Lennuk” y el “Wambola”, los que con los nombres “Almirante Villar” y “Almirante Guise” reforzaron la escuadra nacional. Veintiocho Cadetes de la Escuela Naval fueron comisionados para integrar las dotaciones de estos destructores. Los Cadetes viajaron a bordo del B.A.P. “Rímac” lo que significó importante experiencia en su periplo naval. Finalmente harían presencia estas naves y otras como el crucero “Lima” y el cazatorpedero “Rodríguez” en el Amazonas. Los destructores “estonianos” arribaron a Iquitos el 14 de abril de 1934, un mes antes –como lo veremos más adelante– los Cadetes se reincorporaron a la Escuela Naval.

Mientras los Cadetes de los últimos años realizaban la aventura antes sintetizada, los de años inferiores emprendieron un corto entrenamiento a bordo del velero “Thellus”, lo que con justeza reedita aquella otra práctica de la navegación a vela a bordo de la “Nereyda” en el año 1874.

Durante el gobierno de Oscar R. Benavides se expidió el 22 de abril de 1935 un Decreto Supremo que creaba una "Sección Preparatoria anexo a la misma Escuela en donde reciban los jóvenes la educación integral que tales estudios profesionales exigen". Se dispuso que la duración de la enseñanza en esta sección fuera de dos años y el número de Aspirantes fuera de cincuenta. La edad no debía ser mayor de quince años "computados al 1° de mayo del año del concurso". La intención era que en la Sección Preparatoria los niños siguieran el primero y segundo año de instrucción secundaria, transcurrido lo cual iniciarían el ciclo regular de Cadetes Navales. Era Director de la Escuela Naval el Capitán de Navío Alejandro G. Vincés, quien ocupó este cargo desde abril de 1934 al mismo mes de 1939, cuando fue reemplazado por el Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, hasta finalizar aquel año y entregar el cargo al Contralmirante Roque A. Saldías.

Se dio, pues, entre los años 1935 a 1941 un interregno durante el cual la carrera duró siete años: dos de Aspirante y cinco de Cadete. Las edades de los Aspirantes fluctuaban entre los doce y los catorce años. La conseja popular los bautizó muy pronto —en mucho por el uniforme tipo "eaton" y la corbata de lazo— como "pingüinos". No es difícil imaginar a estos niños uniformados de marino en un día franco y en grupo, y no cabe duda alguna de que debían llamar grandemente la atención. Entrevistado en 1998, uno de aquellos "pingüinos" de 1935, hoy Capitán de Fragata en situación de retiro, hombre a toda prueba, marino de quilla a perilla: Luis Felipe Villena, relata: "Por supuesto que fue un espectáculo muy raro apreciar en las calles de Lima y Callao a niños, ni siquiera aún adolescentes, uniformados con distintivo naval y pretendiendo ser émulos de Grau. Eran en el año 1935, los recientes Aspirantes a Cadetes Navales los famosos "pingüinos" bien intencionado mote con el que se les distinguía debido a esa figura que el vestido los asemejaba al ave palmípeda de los mares polares. Y los había desde los 12 a 14 años de edad para ser instruídos como tales, en 2 años de estudio. Hasta ese año 1935 la carrera de Oficial de Marina consistía en 6 años de Cadete, egresándose en calidad de Alférez de Fragata, en promedio a los 22 años de edad. Y como fuese que a raíz de la creación de este aspirantazgo, los 6 de cadetes se redujeron a 5 el total del estudio para la profesión fue de 7 hasta el año 1941 en que desaparece el uniforme de "pingüino" y el aspirantazgo se reduce a 1 año limitándose entonces hasta el día de hoy a sólo 5 años de instrucción (1 de Aspirante y 4 de Cadete)".

Conmueve en verdad que niños de doce años de edad emprendieran la dura vida que se exige a los estudiantes en la Escuela Naval del Perú, pero la experiencia abona en favor de la bondad de un sistema que en palabras del



mismo comandante Villena: "Estimo no solamente que la creación de los 2 años de instrucción de los 'pingüinos' fue una excelente escuela sino que, además, yo postularía a regresar a ello sumándose a los 4 de Cadete del día de hoy. Pero, eso sí, esta vez adosando a la Escuela Naval el ansiado buque escuela a vela del que el Perú carece y que en ese tipo de nave se formen mejor los 'hombres de la mar' con la rudeza de trepar jarcias y enfrentar los riesgos marinos desde esa tierna edad con la que ingresé a nuestra Escuela Naval del Perú. Porque así como un Oficial de la Marina debe ser esencialmente un caballero igualmente necesita que inicialmente sea un hombre de mar forjado no sólo en la lucha frente a las dificultades humanas sino también bien entrenado ante la fuerza de los elementos de la naturaleza".



Entre los años 1935 a 1941, se estableció un periodo de dos años de Aspirante. "Por supuesto que fue un espectáculo muy raro apreciar en las calles de Lima y Callao a niños, ni siquiera aún adolescentes, uniformados con distintivo naval y pretendiendo ser émulos de Grau (...) los famosos pingüinos"

ESCUELA NAVAL DEL PERU

LA PUNTA - CALLAO

PROSPECTO DE ADMISION



1937

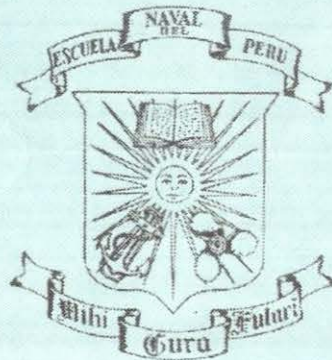


138

El actual Centro de Preparación de la Escuela Naval del Perú inició funciones en el año 1993. Esta sección preparatoria es continuidad histórica de la experiencia "Meteoro" y representa en circunstancias del próximo arribo al año 2,000 -heraldo del nuevo siglo- buena muestra que la inquietud de los hombres de todas las épocas, en demanda de una Marina de Guerra que incorpore jóvenes poseedores de una instrucción sólida, es vector fundamental en salvaguarda de un prestigio antiguo.

PRE - ESNA

CENTRO DE PREPARACION DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERU



REGLAMENTO Y GUIA DEL ESTUDIANTE

En el prospecto de admisión de 1937 se lee en la primera página bajo el epígrafe de “Nota importante”, lo siguiente: “El ingreso de un joven a la Sección Aspirantes (por entonces los ‘pingüinos’) no quiere decir que él va a ser Cadete Naval, sino que él desea ser Cadete Naval, para lo cual toma parte en un concurso que dura dos años, que es el período indispensable para su completo entrenamiento”.

El mismo documento en la página 4 sentencia: “La finalidad de la Escuela Naval del Perú, es hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente adoctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritus más bien prácticos que académicos, con lealtad inalterable hacia su patria, con conocimientos fundamentales sobre la profesión que unidos a la experiencia adquirida en el mar se podrá mas tarde obtener el Oficial de Marina completo; capaces de defender el honor y el prestigio del Perú dónde y cuándo fuere necesario; sin perder de vista sin embargo que el hecho que mentes sanas en cuerpos sanos son necesidades indispensables para el cumplimiento de los deberes individuales y que la mayor eficiencia de estos deberes se logrará únicamente si mediante disciplina humana, firme y justa se inculca en los corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por ésta, su Escuela y su hogar”.

A lo que en analogía se mencionó en relación al entrenamiento en la mar a bordo de buques veleros, cabe como contraparte en el tiempo a esta Sección Preparatoria, la experiencia del “Meteoro”, transcurrida varias décadas antes en la historia de la Escuela Naval y que antes aquí, ha sido reseñada. Tras un ciclo experimental, la Sección Preparatoria pasó a ser finalmente el año de Aspirante a Cadete Naval, actualmente vigente. Consolida experiencias y coincidencias el actual Centro de Preparación de la Escuela Naval del Perú (Pre-Esna) que inició funciones en el año 1993, como consecuencia de un estudio realizado por la Dirección de Instrucción de la Marina y la Escuela Naval del Perú, el cual si bien tiene sesgo distinto a sus predecesores, enmarca un mismo objetivo: que los Cadetes Navales inicien su ciclo regular con una base de conocimientos y aptitud militar confiable. Reza el reglamento y guía del estudiante de este Centro que: “Es misión del Centro de Preparación para el ingreso a la Escuela Naval, Pre-Esna, brindar un servicio educativo especializado, en un adecuado ambiente de estudio y en concordancia con los programas que exige el prospecto para los exámenes de admisión; con el fin de elevar el nivel académico y cultural de los futuros postulantes, posibilitando su ingreso a la Escuela Naval del Perú”.





Cadete Miguel Mesía Pizarro



140

Más allá de las implícitas analogías que a lo largo del tiempo se dan en derredor de esfuerzos como éste, es importante realizar un ejercicio académico que en este caso podría ser comparar lo que acabamos de definir como el espíritu de la misión en este prospecto moderno, con aquel otro del año 1937, cuando muy jóvenes estudiantes cursaban sus primeros años en la Marina, antes de que se les considerara Cadetes Navales. Prácticamente 60 años separan la letra e intención de este prospecto de la década del 30 con el actual ejercicio de Pre-Esna, vecino al año 2000. Resulta notable advertir que no hay diferencia alguna entre lo que norma dos acciones tan lejanas en el tiempo, tan cercanas en su expresión, idénticas en su espíritu rector.

Como parte de una saludable continuidad de interés en las prácticas deportivas, al considerarse las diversas disciplinas en la formación espiritual y física de los educandos navales cabe mencionar que en el año 1935 se realizó el torneo atlético "Teniente Mesía". La noticia aparecida en la sección Crónica Nacional de la Revista de Marina y Aviación destaca el éxito del equipo de la Escuela Naval del Perú "que conquistó la copa donada por el Centro Naval, triunfando sobre quince instituciones de Lima y Callao". Puede leerse además en esta nota que "en las lides deportivas programadas, intervino la Escuela Central de Aviación Jorge Chávez, ocupando uno de los primeros puestos, a pesar de ser la primera vez que se presenta a esta clase de competencias, y con un pequeño grupo de atletas". Los atletas más destacados de la Escuela Naval

fueron en tal competencia los Cadetes: Fernando Elías, Ernesto y Luis Salaverry, y el cabo de 2º Pablo Arias. Por el equipo de aviación sobresalió el Cadete Julio Ganoza.

En el año de 1936, Cadetes interesados en temas literarios, históricos y avatares de corte periodístico, emprendieron la tarea de editar una revista que recogiera año a año el plural esfuerzo. Uno de aquellos Cadetes es el Comandante Miguel Flórez Nohesell, prestigioso historiador naval, quien desde su retiro de la Marina de Guerra con el grado de Capitán de Fragata observó especial dedicación por la actividad naviera portuaria. Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, publicó en diciembre de 1984 el primer tomo de la Serie “Monografías de la Historia Marítima del Perú” intitolado: “Los puertos del Perú”. El contenido de este libro trasciende largamente el título. El mismo espíritu de laboriosidad, inquietud histórica y afán de hacer cosas con la menor estridencia impulsó al entonces Cadete de último año Miguel Flórez Nohesell a fundar con sus compañeros la revista “Orto”, que desde entonces y durante 62 años editan los Cadetes Navales. Accediendo al igual que algunos, también distinguidos Oficiales de Marina, a volcar sus impresiones en este documento institucional, el Comandante Flórez expresa en 1998:

“En diciembre de 1936, apareció el primer número la revista ‘Orto’. En la primera página se presentaba el escudo de la Escuela Naval del Perú. ‘Orto’ es escrita exclusivamente por los Cadetes. Director: Cadete Teniente Segundo Miguel Flórez. Redactores: 2do. Brigadier Jorge Camino, Sub-Brigadier Ernesto Salaverry, Cadetes: César Palacio y Armando Patiño. Aspirante: Francisco Quirós”.

“Una brillante iniciativa acogida generosamente por nuestro Director el Capitán de Navío Alejandro G. Vincés, ha convertido en realidad el anhelo unánime de poseer una revista que sirva de esparcimiento intelectual y nos proporcione una amena lectura”.

“La vida de un Cadete, durante los años que permanece en la Escuela presenta aspectos particularmente interesantes. Día tras día, semana tras semana, laboran incesantemente maestros y alumnos por una misma finalidad: la de conseguir la eficiencia del personal Superior de la Armada Nacional”.

“En esta notable tarea, el Cadete modela su carácter al medio; vive momentos inolvidables que los recuerda siempre con profundo y arraigado cariño, pues, son el reflejo exacto de la austeridad y grandeza que marca el ritmo armónico de las actividades de esta Escuela, hogar de Cariño y Trabajo, con ideales y



tradiciones propias, y donde predomina el alto Concepto del honor y del deber profesional”.

“El primer número de ‘Orto’ contenía entre otros artículos, los siguientes: ‘Finalidad de la Escuela Naval, por el Capitán de Navío Alejandro G. Vincés’, ‘La evolución de la Escuela Naval’, ‘Vocación’, ‘La Rutina diaria del Cadete Naval’, ‘Hojas de Bitácora’, ‘El día de la partida’, ‘Los Nómades del Mar’, ‘Grenville y el Revenge’, ‘El sueño de un sketch’, ‘El primer año de un Cadete’, ‘Reportaje a León Donayre’, ‘Apuntes de Viaje’, ‘Una cruz por todos conocida’, ‘El Atletismo en la Escuela Naval’, ‘Actividades del año’, ‘El Normandie y el Queen Mary’, ‘Actividades Deportivas’”.

Termina aquel Cadete de Sexto año, ingresante en la promoción 1931 que vivió años difíciles en el quehacer nacional, entusiasta promotor de la velada: “La Compañía Cangrejo” (sic) y “La Fiesta Anual del Cadete” a lo que se agregó el nacimiento de la Revista “Orto”, expresando: “Aquí terminamos la reseña histórica de la Revista ‘Orto’, en la que en nuestro momento le pusimos todo el empeño y entusiasmo posible, y a la que le deseamos en el futuro, el éxito más grande”.

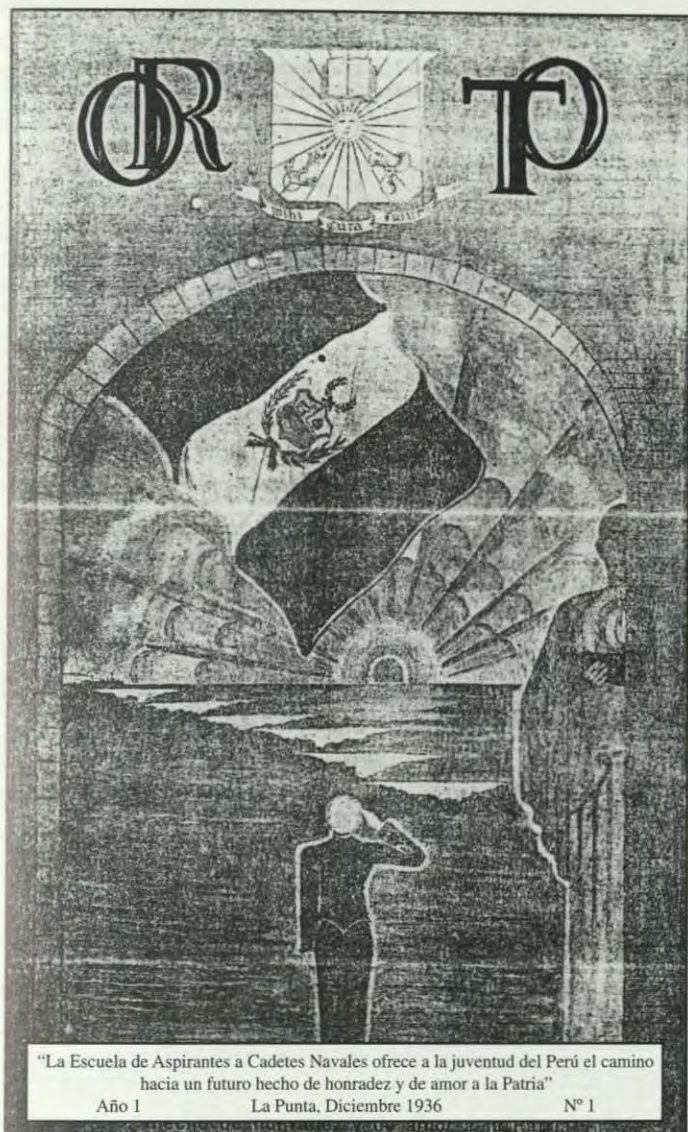
ESCUELA NAVAL DEL PERU



El Cangrejo Follies Show

DIRECTOR
 CADETE A. DE F. ALVARIÑO FEDERICO
 SUB-DIRECTOR
 CADETE DE 3º AÑO GONZALES MANUEL
 LIBRETOS
 CADETES DE 4º AÑO CASARETTO FERNANDO, GONZALES LUIS
 ASESOR ARTISTICO
 CADETE A. DE F. ALVA JAVIER
 ASESOR MUSICAL
 CADETE A. DE F. MARRACHE HECTOR
 ESCENOGRAFIA
 CADETE DE 4º AÑO ROUILLON ELEODORO
 TRAMOYA
 CADETE DE 4º AÑO MEJIA VICTOR, CADETE DE 3º AÑO BRAIN OSCAR
 EFECTOS SONOROS
 CADETE DE 4º AÑO AGUAYO EDUARDO
 EFECTOS LUMINOSOS
 CADETES DE 4º AÑO PATRIAU LUIS, REVOLLAR JULIO
 VESTUARIO
 CADETE DE 3º AÑO ESCUDERO LUIS, CADETE DE 2º ZUÑIGA RENAN
 APUNTADOR
 CADETE DE 3º AÑO TRAVERSO JUAN

Hora: Pro Nobis.....
 Local: C. M. N.
 Público: Familiares de cadetes, amigos de cadetes y anexos de cadetes.....
 Precio: ¿ Ud. pagó ?
 Impuestos: Exonerados, así el Estado zafa de las consecuencias al final del espectáculo.
 Vestido: Caballeros: Etiqueta rigurosa: bastón, Medias calipso, chullo y afilero de corbata. Damas: Empavesado de gala y media gala, 13 cañonazos, laca Spray net de Jelen Curtys para el aliento, Guantes tres cuartos, Macs Factor Joligid, naturalmente. Peinado; Lata iridiscente de Buryuá.....
 Artistas: Pasterizados, homogenizados, vitaminizados, OBLIGADOS, arrestados y ensartados.....(No hay voluntarios).
 Auspiciadores: Muebles Kimac, los únicos con la legítima goma tragapersia de canto, páguelos en cómodas coutas quincenales. Ud. que tiene el cabello rebelde, Folidol: limpia más, BLANQUEA mejor, dos veces al año visite al dentista, tres veces al día sea folidolista. Filies, candidato único en el hogar, busque bajo las tapas de su Filies y sonría.....sonría.....
 Folidol: en sus tres tamaños; Familiar, Amistad, Individual, resultados garantizados. Nicolini, ahora hay fideos en blanco y rosado con legítimo perfume francés, peligrosamente femenino. Kamai, sémolas, pastas, canelones; Kamai le obsequia con solo cambiar 200 sobrecitos y 500 soles un boleto para entrar en el sorteo de un hermoso medallón de plástico para las encías.



Portada de la Revista “Orto”,
 número 1.- Diciembre 1936

Créditos en la contraportada de la
 Revista “Orto” número 1.

ESCUELA NAVAL PERU

“ORTO” es la Revista
 de los Cadetes de la
 Escuela Naval del Perú.

“ORTO” es escrita
 exclusivamente
 por los Cadetes.

DIRECTOR:
 Cadete Teniente 2º, Miguel Flórez

REDACTORES:
 2º, Brigadier Jorge Camino, Sub-Brigadier Ernesto Salaverry, Cadetes: César Palacios y Armando Patiño; Aspirante Francisco Quiróz.



El Auditorium constituye centro de las principales actividades culturales de la Escuela, es también vitrina donde se presentan obras producto de la creación artística de los propios Cadetes. Se realizan también en este teatro las tradicionales veladas, espectáculos de humor y compañerismo que con señalado entusiasmo promoviera en la década del 30 el entonces Cadete Miguel Flórez Nohesell.



A muchas décadas de distancia, el actual auditorium de la Escuela Naval del Perú lleva nombre que homenajea a los autores del Himno del Cadete: José Augusto de Izcue quien creara el Museo Histórico Nacional y ejerciera entre otros cargos públicos el de Director de Educación, fue autor de la letra. El Teniente Primero Ingeniero Guillermo Runciman lo fue de la música. "Compañeros que grave en nuestra alma sus misterios el líquido azul, que a domar y a querer aprendemos en la Escuela Naval del Perú" constituye los primeros acordes y versos de este tradicional homenaje musical al Alma Mater de la Marina de Guerra del Perú.

Gracias a la gentileza del Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez tenemos a la vista aquel número uno de la revista "Orto", que tiene fecha diciembre de 1936. Consta de cuarenticuatro páginas y contiene los artículos mencionados por el comandante Flórez y se aprecia un esmerado trabajo literario, incluyendo la diagramación muy apropiada y fotografías que son verdadero documento de la época. Al finalizar la página 43 destaca un nuevo record nacional de decathlon obtenido por el Cadete Abraham Woll con 5,672 puntos. La revista "Orto", instituida por aquellos jóvenes pioneros de 1936 cumple en el año de la presente edición 63 años de existencia.

El 30 de diciembre de 1936 se expidió al socaire del Decreto Supremo del 22 de abril de 1935, antes mencionado, el nombramiento de Cadetes Navales de la Armada a la promoción de Aspirantes que cumplieron eficientemente su ciclo en la Sección Preparatoria: Francisco Quirós, Manuel Piqueras, Ernesto Maisch, Carlos Rey y Lama, Rafael Zevallos, Julio Jiménez, Roque Saldías, José Beingolea, Jorge Navarro, Carlos Rotalde, Jorge Luna, Enrique Gamero, Leopoldo Arosemena, Luis Cáceres, Manuel Mesones, Carlos Cordero, Jorge Labarthe, César Fernández, Guillermo Arias, Fidel Escuza, Enrique Nugent, Ramón Arróspide, Carlos Freundt y Juan Poirier.

En el mismo mes y año, en una Orden General de la Armada, que transcribe en copia fiel del original el Capitán de Corbeta Secretario Fernando Romero, el Ministro de Marina y Aviación felicita "en nombre del Presidente de la República al Director de la Escuela Naval del Perú y al personal a sus órdenes por la magnífica presentación del plantel y personal en la inspección pasada con motivo de la clausura del año Académico".

En relación con la clausura de actividades de la Escuela Naval, realizada el sábado 30 de diciembre de 1937, la Crónica Nacional de la Revista de Marina informa que "El señor Presidente (Oscar R. Benavides) inspeccionó los diversos departamentos de enseñanza y las obras ya terminadas, así como el nuevo local que se construye para Escuela de Aspirantes a Cadetes Navales". El Capitán de Navío Director Alejandro G. Vines dio cuenta del resultado del Crucero de Verano realizado desde el 18 de febrero a puertos del litoral sur y parte de Chile, del Concurso de Admisión, Plan de Estudios, Año Académico y también del funcionamiento de la sección de Aspirantes a Cadetes Navales.

La Escuela contaba entonces con becarios de Venezuela, el Cadete de 2º año Elio Quintero y el Aspirante de 2º año Andrés La Rosa. Y con dos Cadetes



del 2.º año costarricenses, Bernardo Montero y Nicolás Murillo. Con motivo de la inauguración del Casino de Cadetes el 4 de octubre de 1936, el Cadete venezolano Elio Quintero, entregó en nombre de los Cadetes de la Escuela Militar y Naval de Venezuela, a sus camaradas peruanos, un gallardete nacional de su Patria, lo que fue agradecido por el Cadete Teniente Segundo Miguel Flórez según se noticia en el "Orto" recién reseñado.

El efectivo total de la Escuela Naval era de 106, que cubrían las siguientes plazas: 1º año, 31; 2º año, 27; 3º año, 12 (4 en la Escuela Naval argentina); 4º año, 21; 5º año, 11; y 6º año, 4 (en la fragata argentina "Presidente Sarmiento").

En su discurso Memoria de 1937, el comandante Vines hizo una importante reflexión al abordar el aspecto académico: "En el plan de estudios al que me vengo refiriendo, (...) se han introducido, además, algunas modificaciones destinadas a dar un mayor desarrollo a algunas materias, contemplándose, para el nuevo año, la enseñanza de otras disciplinas de carácter no profesional, que contribuirán indudablemente a conciliar mejor la cultura general, con la cultura técnica, por considerarse que es ésta la única forma de convertir en realidad la noble aspiración de las instituciones del género de la nuestra de vincularse cada vez más estrechamente con la sociedad a que pertenecen".

"El oficial no es sólo una rueda en el engranaje mecánico y científico de la Armada. Es, además, un hombre que debe poseer conocimientos generales para alternar en la vida social y mantener en ella el rango y la dignidad que de derecho le corresponden".

Cobra especial importancia en esta Memoria el informe del Director con respecto a que: "En la extensión de 4,500 metros cuadrados que representa la superficie en que ha aumentado el área de la Escuela, se han levantado dos modernas construcciones, ya completamente terminadas y otra cuya fabricación se encuentra muy avanzada. Estas obras son: el edificio para los Aspirantes a Cadetes Navales, el Departamento de Sanidad y la nueva cocina de Cadetes (...). Ha terminado el trabajo de prolongación del muelle (...). Contamos pues, actualmente con un desembarcadero fácil y seguro que permita a los Cadetes practicar, durante todo el año. (...) Se ha colocado en el centro del patio del Edificio N.º. 2, sobre un pedestal construido especialmente con este fin, el busto del Almirante Guise que se encontraba en la biblioteca de esta Escuela. De esta manera los Cadetes tendrán aún más presente la memoria del ilustre Almirante, creador de nuestra Marina Militar y que ofrendó su vida gloriosamente por nuestra patria, a bordo de la "Protector".



Respecto a los honores, expresó el Director: "Premios y Recompensas.- Los Cadetes que se han hecho acreedor a recibir Diploma de Honor por haber alcanzado el mayor porcentaje en sus respectivos años de estudios son los siguientes:

1er. año Francisco Quirós	69.46 %
2do. año Abel Woll	66.79 %
3er. año Jorge Ruíz de Castilla	68.39 %
4to. año Luis López	67.76 %
5to. año Enrique Burga	71.77 % "

"El Cadete de 5º. año Enrique Burga recibe el denominado 'Premio de Navegación' por haber obtenido el mas alto porcentaje en esta materia. Este galardón ha sido creado, con aprobación de la Superioridad, por la Casa Hughes de Londres, a quien la Dirección agradece la señalada distinción que ha tenido para este Instituto".

"Los premios correspondientes al 6º. año no podrán ser discernidos hasta no saber los resultados finales de los Cadetes embarcados en el buque escuela argentino 'Presidente Sarmiento'. Cuando éstos sean conocidos, la Superioridad determinará la forma como debe ser entregada la Espada de Honor, que Ud. Señor Presidente, obsequia todos los años al Cadete de 6º año que ha obtenido el mayor porcentaje en 'Carácter Militar'".

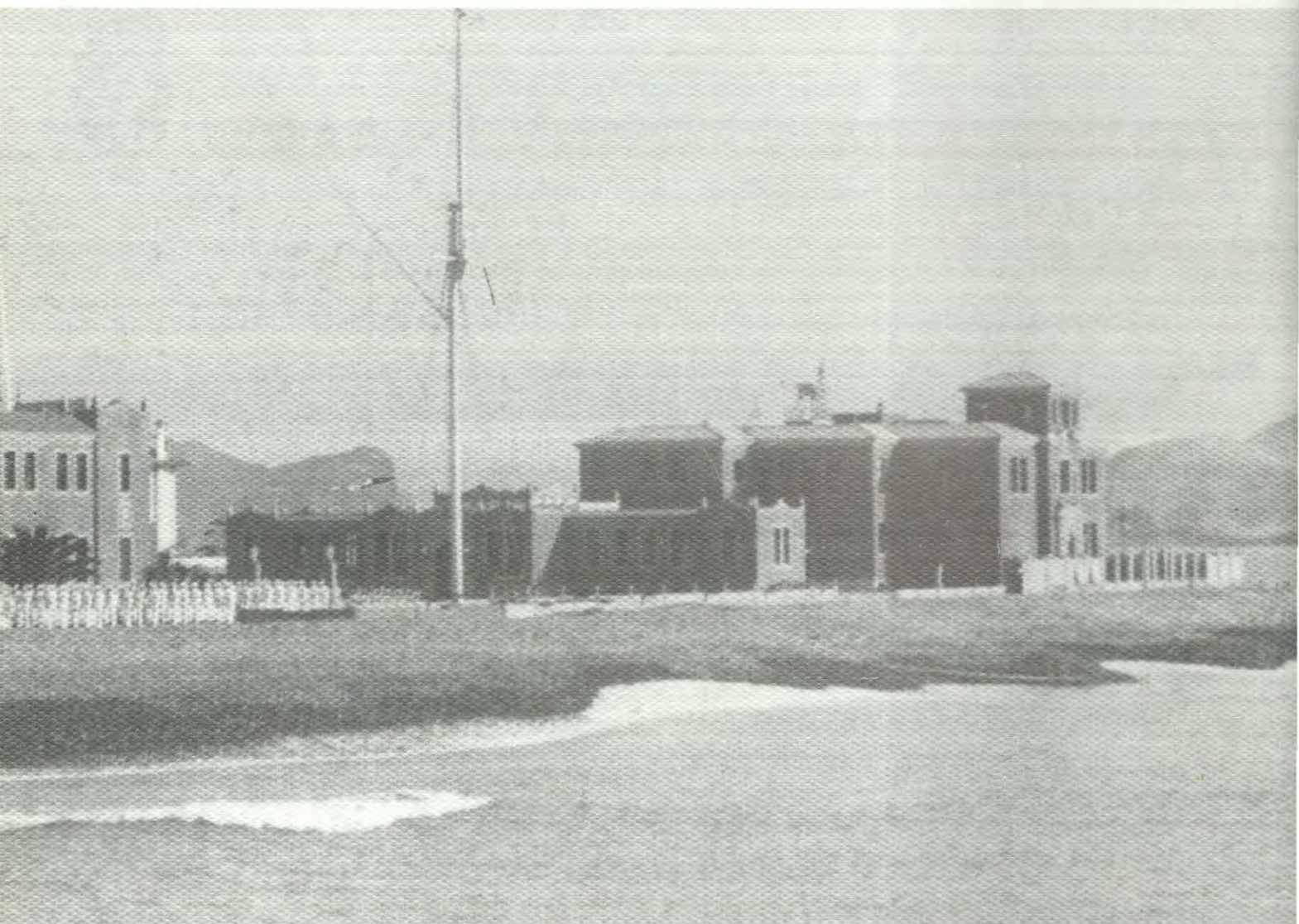
"El Aspirante Naval de 1er. año Javier Pinillos se ha hecho acreedor al premio que en esta oportunidad discierne la Escuela por haber obtenido el primer puesto en el Rol de Mérito del presente año, con 74.47 %; y el Aspirante de 2º. año Rómulo Guidino recibe Diploma de Honor por haber obtenido el más alto porcentaje en su año, 75.01 %".

"Los Aspirantes que han terminado satisfactoriamente el curso preparatorio y que deben cubrir las vacantes producidas de Cadetes Navales, son los siguientes: Rómulo Guidino, Luis Villena, José Lozano, Melitón Carvajal, Rafael Durán, Fernando Maggi, Isaías Paredes, Juan Ontaneda y Jorge Muelle".

En el año 1938 se inauguró el tercer edificio medular de la Escuela Naval del Perú, concebido para ofrecer alojamiento a los Aspirantes. Manteniendo la línea arquitectónica de los edificios "Grau" (Edificio Uno) y "San Martín" (Edificio Dos), el flamante edificio recibió el nombre "Guise" y pasó a ser el Edificio Tres. Así se completó una trilogía que nació físicamente en el año 1912 al inaugurarse el edificio "Grau", continuó el edificio "San Martín" en 1928 y que con una distancia de veintiséis años concluyó el edificio "Guise".



Hacia el año 1959 se iniciaron en la zona denominada La Punta obras conducentes a ganar terreno al mar para ampliar el área de la Escuela y erigir nuevas construcciones; entre ellas, un edificio de alojamiento, el que se concluyó al promediar el año 1961. Esto marcó el final de los tradicionales edificios "San Martín" y "Guise", también el de la Enfermería, que guardaba consonancia arquitectónica con sus mayores. Posteriormente fue también derruido el edificio "Grau" para construirse los de aulas y gabinetes. Es cierto que la población estudiantil había crecido casi explosivamente, pero al desaparecer sucesivamente el conjunto habitacional "San Martín", "Guise" y "Grau", sus jardines y palmeras, quedó atrás, junto con una época de grandes sacrificios y desarrollo institucional, mucho de lo que era una suerte de historia naval corporizada en aquellas estructuras de color crema que fueron escuela y hogar de muchas generaciones de oficiales, protagonistas durante medio siglo del esfuerzo medular para el resurgimiento de la Marina. Puede afirmarse sin temor a equivocaciones, que la edificación de la Escuela Naval del Perú en La Punta, edificio a edificio, taller a taller, sus espigones norte y sur, la poza y tantos otros elemen-



Edificio Guise inaugurado en el año 1938



"A medio año, en 1961 los cadetes y Aspirantes dejamos los clásicos edificios San Martín (...) y Guise. Nos trasladamos a una construcción muy hermosa, de altas galas, erigida en terrenos ganados en gran parte al mar". En segundo plano el antiguo edificio San Martín y las tradicionales palmeras que lo circundaban.

tos físicos que significaron paralelamente la recuperación de la Marina de Guerra después del siglo XIX, guarda relación espiritual con la fuerza moral de los Oficiales y Cadetes, con los Aspirantes, con el personal subalterno, con los profesores e instructores, que a través de tantos años se esforzaron para que egresaran promociones capaces de superar momentos álgidos que hoy son ya, felizmente, sólo un recuerdo que encierra en sí el justo homenaje que aquellas generaciones merecen y cuya memoria no debemos defraudar.

En el libro "Una historia muy pequeña", editado por la promoción de 1962 al cumplir treinta años de egreso de la Escuela Naval, se lee lo siguiente en relación con las edificaciones antiguas y modernas: "A medio año, en 1961 los Cadetes y Aspirantes dejamos los clásicos edificios "San Martín", llamado el número 2 y el edificio "Guise", número 3. Nos trasladamos en junio a una construcción muy hermosa, de altas galas, erigida en terrenos ganados en gran parte, al mar".

"Eramos ya Cadetes de tercer año y las nuevas habitaciones, proyectadas para cuatro personas, redujeron los grupos de diez o doce Cadetes a ese número por camarote. Asimismo resultó novedoso que los lavabos y duchas fueran parte del camarote en sí. Grandes ventanales, extensos corredores y amplios patios nos hicieron olvidar pronto cualquier recuerdo afectivo por los clásicos



sicos edificios color crema que nos acogieron durante tres años y medio desde Aspirante”.

“Ya en 1959 se había iniciado la tarea de ganar el terreno al mar para luego edificar sobre las nuevas áreas. Cálculos de resistencia con plataformas sobre las cuales se aplicaban pesos dados con pilas de ladrillo y un semi artesanal clavado de pilotes con martillo neumático (que producía tremendo ruido) anunciaba que el progreso amenazaba la existencia de la antigua Escuela Naval”.

“Está en la memoria, la demolición, como penosa, de los antiguos edificios destruidos a golpe con una gran esfera de acero que pendía de una cadena sujeta a un castillo de fierro, instalado éste en un vehículo tipo grúa desde el cual se pendulaba, a motor, la cadena”.

“Sólo trece años de vida tuvo aquel edificio de 1961 (cuyo presupuesto ascendió a S/. 12'657,218.98). El fuerte sismo que afectó Lima, Callao y gran parte del país el 3 de octubre de 1974 destruyó esta soberbia aunque imperfecta obra de ingeniería”.

“En abril de 1981, un nuevo edificio reemplazó al que veinte años antes habíamos estrenado nosotros. Se encuentra prácticamente en el mismo lugar y fue el primero de otros que vinieron a restablecer entre ese año y 1983 el gran



150



Actual edificio de alojamiento de Cadetes y Aspirantes inaugurado en abril de 1981

conjunto que es el Alma Mater de la Marina de Guerra del Perú”.

“Muy atrás pues, quedan ya en el recuerdo los edificios uno, dos y tres, sus respectivos patios, la enfermería, el campo de deportes de 250 metros de perímetro, el antiguo gimnasio, el gabinete de química ‘Cabo Cañaverall’, el comedor, las cuadras de personal subalterno, la lavandería, el taller de mecánica, la casa de botes, el busto del Teniente Manuel Clavero y tantos lugares, hoy difíciles de ubicar en el terreno pero tan presentes en el afecto”.

Durante el gobierno del Presidente Manuel Prado, un Decreto Supremo fechado el 17 de diciembre de 1940 introdujo una variación en el ya desarrollado programa de la Sección Preparatoria, al establecerse, entre otros requisitos, haber terminado la instrucción secundaria y tener al presentarse al concurso, 18 años de edad como máximo. Con este Decreto, se puso fin al ciclo iniciado en diciembre de 1935 y que se materializó en cinco promociones de ingresantes, los que concluyeron sus estudios entre los años 1941 y 1946.

Un segundo decreto de la misma fecha dispuso que: “1°.- El tiempo de enseñanza de los Cadetes Navales en la Escuela Naval será de cinco años; la Dirección de la Escuela Naval formulará el plan de estudios correspondiente. 2°.- Ningún Cadete Naval podrá permanecer cursando en la Escuela Naval más de seis años (...)”.



151



Clausura en el patio Grau de la Escuela Naval del Perú, presidida por Manuel Prado Ugarteche.

Ambos dispositivos del año 1940 tienen actual vigencia en la organización de la Escuela Naval del Perú.

En el año 1943, un nuevo dispositivo gubernamental de la administración Prado, —era Ministro de Marina el Contralmirante Roque A. Saldías—, expresaba: “Visto el ofrecimiento del Gobierno de los Estados Unidos de Norte América (sic) para que Cadetes Navales ingresen como becarios en la Academia Naval de Annapolis; Se Resuelve: Nómbrase al Cadete Naval del Cuarto Año, Alberto Jiménez de Lucio, para que ingrese a la Academia Naval de Annapolis”. Este distinguido Cadete fue el primero de la Escuela Naval del Perú en realizar estudios en Annapolis, Maryland. Posteriormente, ya como Oficial, ingresó en el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), sería uno de los integrantes de la brillante pléyade de oficiales, ingenieros y técnicos que intervinieron en la construcción del primer buque de alto bordo lanzado en América del Sur: el B.A.P. “Zorritos” (26 julio de 1958). Una larga secuencia de construcciones navales fructificaron en lo que ha sido una época deslumbrante del Servicio Industrial de la Marina, hoy en plena actividad y renovados logros tecnológicos.



152

La década del 50 encontró a la Institución Naval en pleno desarrollo. Sobre las firmes bases de la tradición histórica se abría paso la modernidad: La Escuela Naval, accesible desde el mar por su rada interior y enmarcada por los espigones norte y sur, era hermoso preámbulo al embarcadero. Ya no existía la “plataforma de madera, de unos 8 metros de ancho por la que se transitaba para el ingreso” (Miguel Flórez Nohesell). Se había reinstalado el “Palo Unión” antes enfilado con el antiguo muelle, que inaugura el 17 de marzo de 1918 el Director Capitán de Fragata Ernesto Caballero y Lastres. Enseñoreaban en el paisaje, más que los altos edificios, la explanada, el campo de maniobras y siempre, como en primer impacto el mástil de la corbeta “Unión” llamado desde antiguo y para siempre el “Palo Unión”.

La Punta —ciudad a la que tanto cuidado presta la Marina— estaba poblada por Oficiales, personal subalterno y civil, profesores, instructores, Aspirantes y Cadetes.

No es menos azarosa la segunda mitad del presente siglo de lo que ha sido la primera. El Perú, como magma continúa un proceso histórico en permanente afán de consolidación.

La Marina de Guerra y en su contexto la Escuela Naval del Perú se ha desarrollado en sus aspectos proverbiales de moral, disciplina, académico y cul-

tural en consecuencia directa a una tradición que han sabido conservar y entregar hombres antiguos a hombres modernos; entonces al influjo generoso del ayer hoy progresa a paso firme.

Pero si bien lo que podríamos denominar el desarrollo de la Escuela Naval del Perú, guarda íntima relación con los locales a flote y en tierra firme y donde los estudiantes niños se hicieron hombres de mar, se logra con el complemento de una escuela de buque realizada durante todos los años de aprendizaje en las Unidades, que con meritorio esfuerzo la Nación pone a disposición de la Marina de Guerra para que cumpla un rol aun mayor que aquél fundamental de la Defensa Nacional.

Existe, a no dudarlo un marcado paralelismo del transcurrir institucional entre los quehaceres de la Escuela Naval y las posibilidades que los buques de la Escuadra brindan en su nivel tecnológico a todo el personal naval, a los Oficiales, a los Cadetes, y al personal subalterno, exigiéndoles, retándolos, obteniendo del esfuerzo personal y colectivo frutos del progreso.

Desde antiguo –lo hemos apreciado en el transcurso de este trabajo– buques de madera o de acero, máquinas alternativas, motores diesel, artillería rudimentaria, etc., fueron y continúan siendo en la modernidad tecnológica



153

Desde hace ocho décadas el "Palo Unión" es símbolo relevante de preclaras tradiciones institucionales. Testigo vivo de la doble ruptura del bloqueo de Arica por la corbeta "Unión" el 17 de marzo de 1880, es en la Escuela Naval del Perú, hito relevante de nuestra historia naval.





Presidente Manuel A. Odría Amoretti (1897 - 1974) en la Escuela Naval; A su lado figura el Vicealmirante Ministro de Marina Roque Augusto Saldías M. (1892 - 1974), quien realizó notable obra institucional y fue Director de la Escuela Naval entre los años 1940 a 1946. Durante esta administración, ejercida de 1950 a 1956, se adquirieron los submarinos tipo "Sierra", que reemplazaron a los legendarios "R", hitos del submarinismo continental y sucesores a su vez de los sumergibles "Ferré" y "Palacios" (1911). Los Cadetes Navales realizaron cruceros de verano, tanto en los "R" como en los "S", lo que sembró en muchos de ellos la vocación submarinista. La Marina de Guerra del Perú es líder del arma en América.

En este gobierno se incorporaron también a la escuadra los destructores escolta: "Castilla", "Aguirre" y "Rodríguez", conocidos por entonces como los "dados" 1, 2 y 3, a los que se sumarían otros buques. Los destructores prestaron valiosísimo servicio en la Escuadra y fueron eficiente "escuela de buque" para innumerables generaciones de Cadetes, Oficiales y Personal Subalterno.



BAP. "Rodríguez" : "Un solo norte, el deber; tan sólo un rumbo, el honor"

mutante, el conglomerado de aquellas “posibilidades de los buques” que devienen como volcadas en favor del novel tripulante.

Los submarinos “R” (BAP. “Islay”, “Casma”, “Pacocha” y “Arica”, por ejemplo), fueron construidos en la década del 20 por la Electric Boat Co. y cumplieron cruceros de instrucción excepcionalmente valiosos para el fin propuesto, estos importantes buques de 567 toneladas de desplazamiento en superficie, 186 pies de eslora, 4 tubos lanzatorpedos y un cañón de 3 pulgadas, recibieron a menudo Cadetes que conformaron la dotación en aprovechados viajes de instrucción y entrenamiento. Los sucedieron en la década del 60 los no menos importantes submarinos tipo “S” (BAP. “2 de Mayo”, “Abtao”, “Angamos” e “Iquique”). En los años 70, los submarinos tipo 209 heredaron en algunos casos nombres de aquellos “R” (BAP. “Islay”, “Arica”, “Casma”, “Antofagasta”, “Chipana” y “Pisagua”). En la misma década, dos buques tipo Guppy (BAP. “Pacocha” y “La Pedrera”) conformaron la larga escuela, de relevantes méritos, que despertó, temprano en los Cadetes, la vocación por el arma submarina que después sería la calificación a que el Oficial tiene la opción de seguir para desarrollarla en su carrera profesional.

Los buques de superficie como los cruceros ligeros tipo scout de 3,200 toneladas de desplazamiento y dos cañones de 6 pulgadas 50 calibres como artillería principal, máquinas de triple expansión con 4 cilindros de tipo vertical que movían dos ejes en virtud del trabajo de 8 calderas Yarrow. Las Fragatas propulsadas también por máquinas alternativas, que ingresaron en el inventario de la escuadra al iniciarse la década del 50, fueron —debe repetirse— valedera muestra de lo que significó para un Aspirante a Cadete Naval el hecho de embarcarse, hacerse a la mar, curtirse, soportar navegaciones difíciles y establecer con los elementos natural comunión.

La teoría de las aulas y los laboratorios se aplicaba entonces y hoy, hasta donde la modernidad de los buques lo permite, así el futuro Oficial de División, después Jefe de Departamento, Segundo Comandante y Comandante, apprehende paulatinamente lo que su carrera profesional ha de brindarle, si sabe merecerlo.

La antigua magistratura del mar incide sin embargo, mas allá de lo que la técnica da en la formación espiritual y física del proponente a marino.



El necesario dominio del velamen so pena de naufragio o averías. La docencia del mar en calma. El hecho motivador de su inmensidad y sus fenómenos naturales incidiendo en el alma humana, impulsa en toda circunstancia, el pensamiento ad infinitum. En tiempos no muy lejanos, aún cerca de la costa, la inmensidad del mar y la natural curiosidad humana deben haber sido el motor que llevó –ante la vista del horizonte lejano– a los descubridores a adentrarse hacia las propias Columnas de Hércules. Más allá.

Hemos apreciado, paulatinamente, el entrañamiento que existe entre la docencia de la Escuela Naval y la aplicación que ello tiene a bordo de las Unidades de la Flota. El consecuente paralelismo entre ambos vectores deviene finalmente, hecho ya Oficial el estudiante, en convergencia cuando éste recibe su destino embarcado. La tecnología marca una pauta, que como ley de bronce debe cumplirse, so pena de inevitable postergación.

Cuando en los años iniciales del presente siglo arriban los primeros cruceros tipo scout “Grau” y “Bolognesi” (que tienen ilustre precedente en el crucero “Lima”, nave de 1,790 toneladas de desplazamiento que arribó al Callao en agosto de 1889, construida en Kiel para la Marina griega, razón por la cual su nombre inicial era “Sócrates”) nombres que hacen por primera vez honor a los mas notables héroes de la Guerra del Guano y el Salitre: Miguel Grau y Francisco Bolognesi; la propulsión es a vapor pero las calderas queman carbón. En la década del 20 estos buques son reconvertidos –en su planta de ingeniería modificándose a quemar petróleo- en estos cruceros los Cadetes Navales han realizado viajes de instrucción y de alguna manera son ellos también participantes, podría decirse protagonistas en el salto tecnológico aludido.



El Jane's Fighting Ships (1956 - 1957) da buena cuenta de este detalle de ingeniería, cuando dedica sus páginas a la administración naval del Perú (era Ministro de Marina el Contralmirante Alfredo Sousa Almandoz y Comandante General de la Marina el Contralmirante Francisco Tudela Salmón) y especifica que entre los años 1923 a 1925 fueron retubadas las calderas de estos buques en Balboa modificándose el antiguo sistema de combustible de carbón por petróleo.

Dentro de la notable, extensa y bitácora de viajes de instrucción de los cruceros, el Vicealmirante Javier Pinillos Cabada rememora la comisión que el BAP. “Almirante Grau” cumplió en La Habana, Cuba. El buque zarpó del Callao el 15 de setiembre de 1944 llevando a bordo cincuenticinco Cadetes de las dis-

tintas escuelas militares, entre los cuales se encontraban once cadetes de los últimos años de la Escuela Naval. El motivo de este viaje fue la inauguración en La Habana del monumento al ex-Presidente peruano Mariano Ignacio Prado, quien coadyuvó en el esfuerzo independentista de Cuba. En la misma oportunidad se efectuó la ceremonia de lanzamiento del “primer buque de guerra construido en ese país”, que llevaría el nombre del Coronel peruano Leoncio Prado, éste había participado, con sus hermanos Grocio y Justo, en la campaña por la libertad de Cuba. El grado militar alcanzado en Cuba por Leoncio Prado (quien fue marino) respondió a sus importantes acciones de guerra, entre las que destaca la captura de la nave española “Moctezuma”, que se constituyó en el primer buque de guerra de la Marina cubana con el nombre de “Céspedes”.

El Capitán de Fragata Francisco Tudela S. era comandante del BAP. “Almirante Grau” y el Capitán de Navío Mariano H. Melgar se desempeñaba como Comandante General de la Escuadra. El 15 de octubre se dio fin en Cuba a esta comisión, que culminó cuando el crucero ingresó al Terminal Marítimo del Callao once días después. La descripción que de tal viaje realiza el Almirante Pinillos es de una prolijidad extraordinaria. Por ello no llama la atención que el mismo autor describa con la misma acuciosidad y dominio narrativo, una nueva comisión del BAP. “Almirante Grau”, que tuvo lugar un año después en 1945, esta vez en convoy con el BAP. “Coronel Bolognesi”.

Se cumplían ciento cincuenta años del natalicio del gran Mariscal de Ayacucho Antonio José de Sucre (1795 - 1830), cuando “la Superioridad Naval dispuso la comisión a Venezuela y Colombia del buque insignia, en esta ocasión acompañado de su gemelo el crucero BAP. “Coronel Bolognesi” durante el período del Crucero de Verano de ese año 1945”.

Cincuentisiete cadetes de las escuelas militares se embarcaron en el BAP. “Almirante Grau”, de los cuales treintiocho fueron navales, seis militares, seis aviadores y siete policías. En el BAP. “Coronel Bolognesi” lo hicieron a su vez cincuenticuatro cadetes: treinticuatro pertenecían a la Marina de Guerra, siete a la Fuerza Aérea, siete a la Escuela Militar y seis a la de Policía. Las unidades zarparon del Callao el 15 de enero del referido año y tras cumplir exitosamente diversas actividades en La Guaira y Caracas, continuaron viaje a Cartagena (Colombia), recalando previamente en la isla holandesa de Curazao, estación que habían realizado también en viaje a Venezuela. Retornaron al Perú el día 23 de febrero, ingresando a Talara el 1 de marzo de 1945. Detalle importante de esta comisión fue el hecho de haber sido recibida en Venezuela por el



Ministro de Guerra y Marina general Manuel Morán Acurero, quien era “padre de nuestro compañero y amigo el hoy Contralmirante Manuel Morán Márquez”. Había estudiado el general Morán en la Escuela Militar de Chorrillos del Perú de la cual egresó el año 1915 como Alférez. Parte de su propia carrera militar activa la hizo también en el Perú, ocupando más adelante en el año 1943 la cartera de Guerra y Marina de Venezuela durante el gobierno del Presidente Isaías Medina Angarita. El Almirante Manuel Morán Márquez, es pionero de la construcción naval en el Perú, le sucede en la Marina de Guerra, su hijo el Capitán de Navío Manuel Francisco Morán Privette.

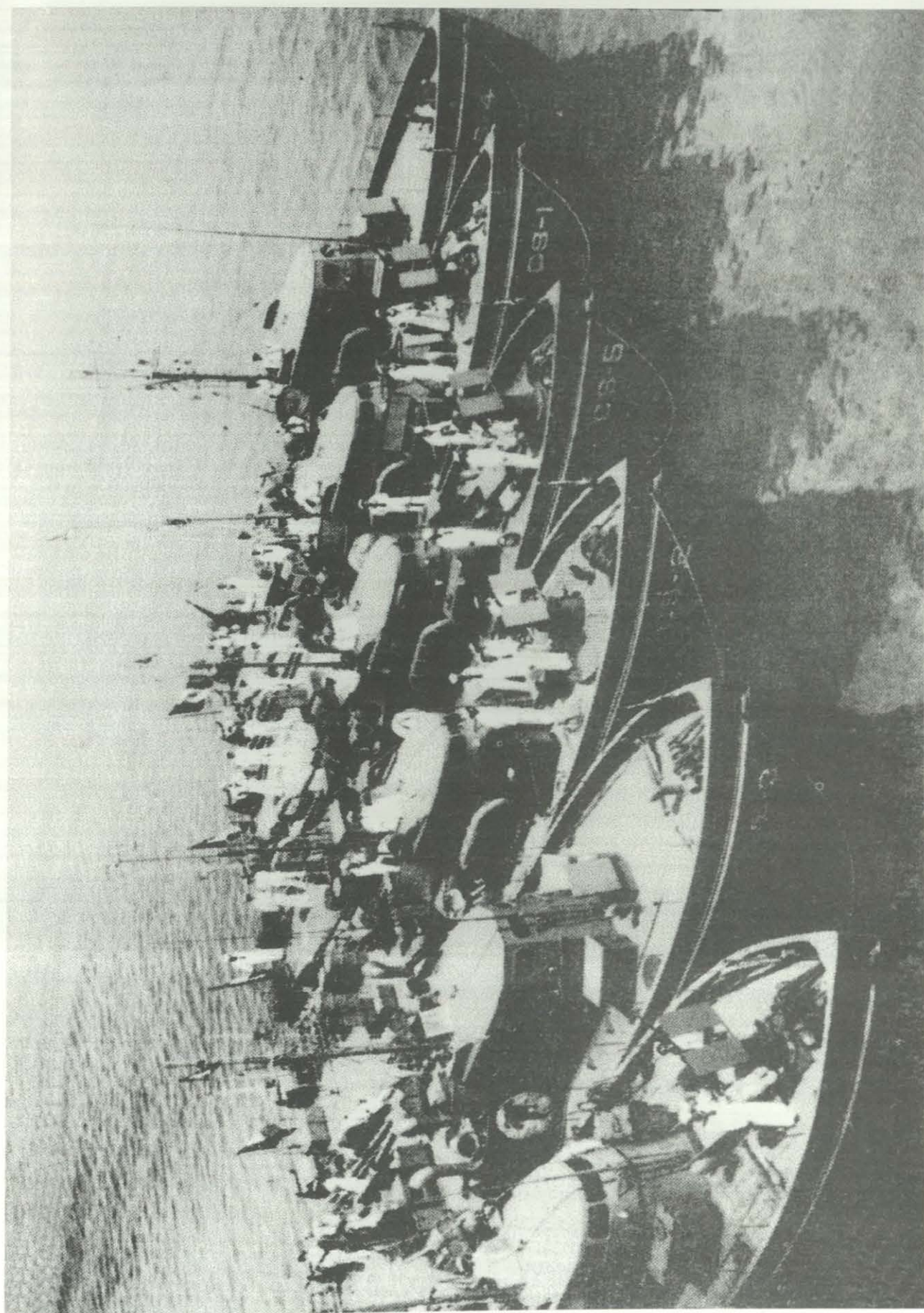
En las comisiones cumplidas por los cruceros en los años narrados participaron activamente los cazasubmarinos, buques éstos que fueron transferidos por el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América (U.S.C.G.) en el año 1943 al Perú en virtud de la Ley de Préstamos y Arriendos. El propio Almirante Pinillos –quien fue comandante del CS-2– expresa que estos pequeños buques de casco de madera desplazaban 45 toneladas y tenían como armamento un cañón antiaéreo Oerlikon de 20 milímetros, dos ametralladoras Reising calibre 45 y cuatro lanzacargas de profundidad (300 libras de capacidad por carga). Poseían dentro de su equipamiento electrónico: sonar y radiogoniómetro. Eran propulsados por dos motores gasolineros de alto octanaje para una velocidad máxima de 20 nudos. Dos oficiales y once tripulantes dotaban estas nobles Unidades que en número de seis realizaron patrullaje de guerra y escolta de convoyes durante la Segunda Guerra Mundial.



158

Los cazasubmarinos fueron también importante escuela de buque para una pléyade de integrantes de la Marina de Guerra del Perú en diversas etapas de su instrucción y entrenamiento. Hasta la década del sesenta sus siluetas eran familiares en la poza de la Escuela Naval y en muchos casos se constituyeron en la singular experiencia del aspirante a marino, al hollar la cubierta de un buque de guerra por primera vez en su vida.

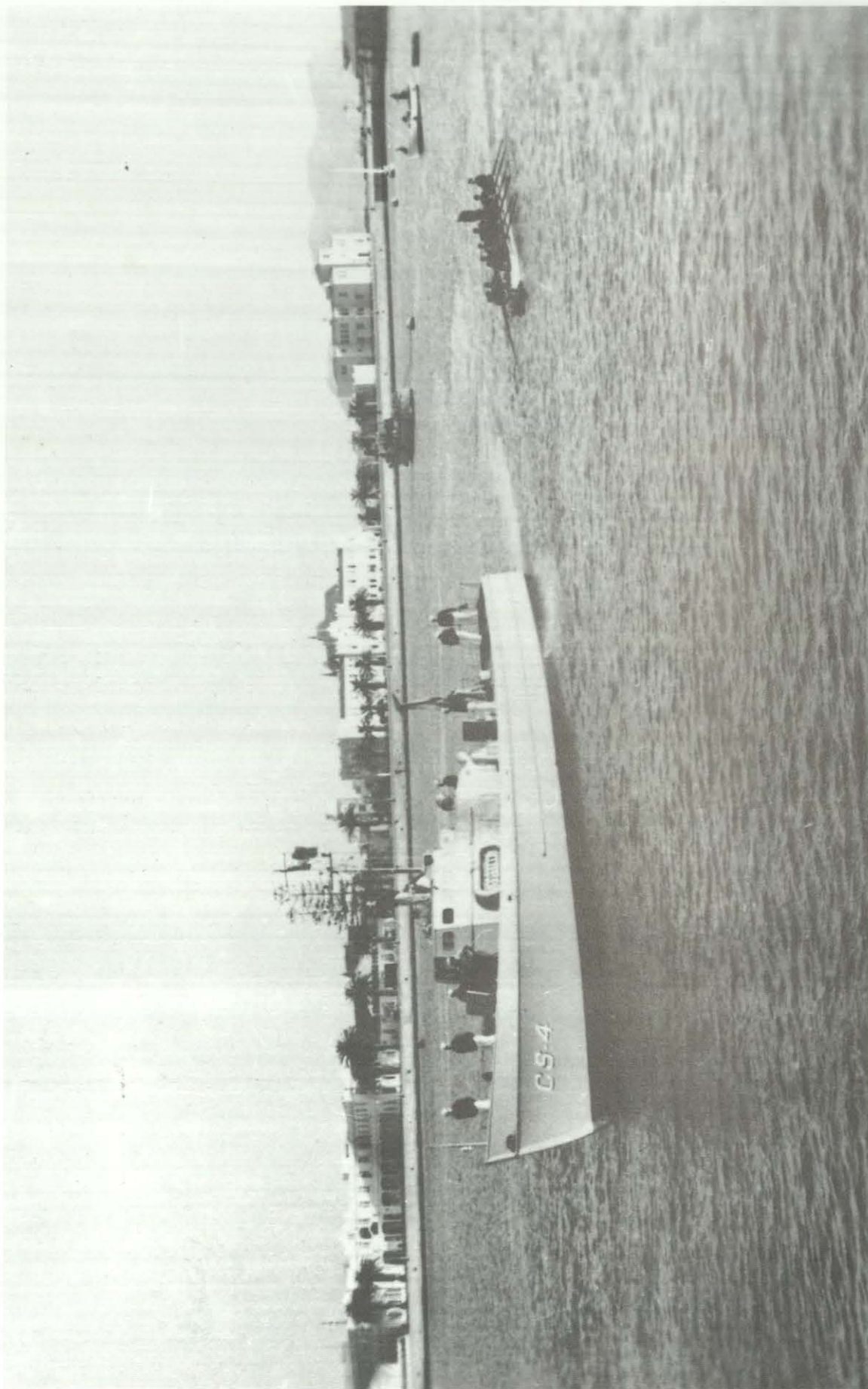
Quienes como aspirantes y cadetes logramos abordar los cazasubmarinos y percibir la profunda impresión dual de una nave en movimiento simultáneamente con el sonido de los motores propulsores, componiendo ambos efectos, en el bisoño marino, una sensación de libertad inexplicable, bien podemos hacer nuestras –en afán de transmitir a las jóvenes generaciones experiencias propias–, las palabras con que aquel comandante del CS-2 concluye –muchos años después–, un artículo, que trasunta el más auténtico sentimiento naval: “A todos los esforzados y eficientes Oficiales que sirvieron en los cazasubmarinos desde su adquisición hasta que fueron dados de baja, muchos de los cuales al-



Dotación de Cazasubmarinos



160



Cazasubmarino CS-4 en la poza de la Escuela, 1958.

canzaron el grado de almirante brindando sus servicios con conocimiento, entusiasmo y amor a la Institución, mi más cálido y fraterno homenaje. A aquéllos que ya alcanzaron el puerto de destino final de la vida, mi sentido recuerdo. Igualmente, mi reconocimiento a las abnegadas tripulaciones que con su preparación y empeño nos ayudaron a cumplir con el deber en perfecto trabajo de equipo en todo momento”.

Buques propulsados por turbinas de vapor son en 1909 el “Teniente Rodríguez”, primer buque de guerra que cruzó el Canal de Panamá (ex – “Actée” de la Marina francesa), y los llamados destructores estonianos “Almirante Guise” y “Almirante Villar”, incorporados a la Armada Peruana en el año 1933, (año del conflicto peruano-colombiano), originado como antes se ha expresado, el 1 de setiembre de 1932. El petrolero BAP. “Pariñas” que condujo a parte de la tripulación que dotaría ambos destructores, zarpó del Callao el 8 de julio y arribó al puerto de Tallin, en Estonia el 20 de agosto de 1933. Zarparon entonces estos tres buques del Báltico el 2 de setiembre con destino al puerto de Gravesend, Inglaterra para hacer rendez vous con el BAP. “Rímac”.

El BAP. “Rímac” que había zarpado del Callao dos semanas después del BAP. “Pariñas” con destino a Gravesend, conducía a su bordo a veintiocho Cadetes Navales de los últimos años quienes tomaron parte en esta comisión y reforzaron así las dotaciones de los flamantes destructores. El 24 de setiembre de 1933 el convoy navegaba con destino al Perú, previamente hizo una escala técnica en Ferrol, que fue dilatada. Reingresarían los Cadetes a la Escuela Naval en marzo de 1934 tras ocho meses de meritoria y fructífera labor. En lo que podría considerarse la antípoda tecnológica, aunque sea impropia para el caso la expresión, en el mismo año de 1933 parte del efectivo de Cadetes de la Escuela Naval navegaron en la barca velera “Tellus” al mando de los oficiales Alejandro Maguiña y Alberto Zapatero. Existen pues ilustres antecedentes de la navegación eólica en la historia de la Escuela Naval del Perú, que podría evocar nombres como: “Nereyda” (1874), “Tellus” (1933) “Marte” (1999). Experiencia que corrobora la antigua historia de la navegación: el mar y sus veleidades, el cielo y sus constelaciones son dos mundos que se aprenden y se conocen en la quietud y en la fiereza de los elementos, lección magistral que engrandece al hombre exigido a dominar los elementos tomado de la mano de Dios. Todo ello es oportunidad que se brinda a la tripulación capaz de dotar un velero.



Buques de avanzada para la época, escuela de fundamental importancia en la formación profesional de los Cadetes Navales, son ya en tal registro

tres destructores escolta: los BAP. "Castilla", BAP. "Aguirre" y BAP. "Rodríguez" ("Un solo norte, el deber, tan sólo un rumbo, el honor") familiarmente llamados en la época, de acuerdo al alfabeto naval: los "Dados". Estos nobles buques clase "Bostwick" de procedencia norteamericana, fueron transferidos al Perú el 26 de octubre de 1951 dentro el programa de Defensa Mutua, reacondicionados y modernizados en Green Cove Springs y Jacksonville, Florida. En ellos, como en las fragatas BAP. "Gálvez", BAP. "Palacios" y BAP. "Ferré" se formaron –como ya se ha mencionado– innumerables generaciones de Cadetes que trajinaron con el mismo profesionalismo otras cubiertas, otras jarcias y otra entrañas de Unidades que son hoy parte de la historia naval nacional.

Buena muestra de lo afirmado en el párrafo precedente y expresión de aquellos importantísimos servicios prestados por hombres antiguos en naves que ya no existen sobre el mar, pero que tienen permanencia en el recuerdo agradecido, podría ser la comisión que el 4 de setiembre de 1948 realizó la fragata BAP. "Teniente Gálvez" a España, con motivo de conmemorarse el VII Centenario de la Conquista de Sevilla por el Rey Fernando. Una invitación oficial hecha al Presidente José Luis Bustamante y Rivero por el Jefe del gobierno español, a través del Almirante historiador Indalecio Núñez Iglesias, se concretó con la visita que la "Fiesta Uno" hizo a Sevilla, lo que significó una importantísima experiencia para once Cadetes de 4to. año de la Escuela Naval: Luis Bianchi Infantes, Miguel Colina Marie, Antonio Forcelledo Demutti, Raúl García Ayllón, Enrique Garrido Lecca H., Oscar González Olivera, Herbert Koster Jahnsen, Alfonso Nieri Galindo, Luis Pastor Guajardo, Luis Penny Donayre y Kurt Plate Castro.

Por entonces era Director de la Escuela Naval el Contralmirante Manuel R. Nieto y viajó como jefe de Cadetes embarcados el Teniente Primero Julio Jiménez Castro. El Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara comandaba la "Teniente Gálvez" y llevaba como Segundo Comandante al Capitán de Corbeta Juan Bell Taylor. Los Cadetes viajaron con el rango eventual de Guardiamarinas.

El buque, adquirido por el Perú en el año 1947 había sido construido por Walter Butler en Wisconsin, Estados Unidos de América y lanzado al mar el 12 de agosto de 1943. Su aprestamiento se completó el 27 de julio de 1944. Desplazaba 1,430 toneladas, tenía una eslora de 300 pies, tres cañones de 3 pulgadas - 50 calibres, cuatro cañones antiaéreos de 40 milímetros en dos montajes dobles, dos mesas lanzacargas de profundidad, dos cañones K y un proyector de



erizos MK10. Dos máquinas alternativas de triple expansión propulsaban dos ejes con 5,500 HP para una velocidad máxima de 22 nudos. Los sistemas y equipos electrónicos eran de tal modernidad que el buque, en frase de su Comandante: “era el más moderno de nuestra Escuadra y resultó también el mejor equipado entre los demás buques de los países iberoamericanos y lusitanos, quince en total que se dieron cita en Sevilla”.

La “Gálvez” navegó 5,500 millas hasta arribar a Cádiz y continuar la travesía sobre el río Guadalquivir y sus “680 kilómetros de aguas navegables y a cuyas orillas se levantan las ciudades de Sevilla y Córdoba”.

Para aquellos Cadetes, la experiencia fue inolvidable y de una utilidad profesional extraordinaria con la objetiva lección de cultura bebida en primera fuente. Francisco Franco presidió la revista internacional de veintinueve buques y es episodio notable de aquella comisión la conferencia magistral que sobre el descubrimiento de América sustentó en el Convento de La Rábida el Comandante Teodosio Cabada, Oficial de Marina, catedrático de la Universidad de San Marcos. Se encontraba presente en aquella ocasión, entre otras personalidades, José María Pemán (1898-1981) dramaturgo, poeta, ensayista y periodista de gran vuelo en el devenir literario español.

El lunes 8 de noviembre a las 12.30 horas, fondeó en el Callao el BAP. “Teniente Gálvez” tras culminar una comisión extraordinariamente bien cumplida y que ha sido narrada con excelencia por Federico Salmón de la Jara en su opúsculo: “Homenaje y Presencia de José Luis Bustamante y Rivero” (1994) obra que forma parte de la infatigable labor que realiza el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Trabajo éste de quien fuera comandante de la “Fiesta Uno” en un viaje inolvidable y que representa eslabón de cercana data en la moderna historia naval peruana. Capítulo que de esta manera deviene en libro, lo que antes, ha sido tradición oral, susceptible de perderse si no se escribe, si no se edita, si se descuidan los manes de la cultura en una sociedad tan rica en hechos y en esfuerzos y tan necesitada de ejemplos.

Mucho más podría espigarse entre la notable labor desarrollada a través del tiempo por la Escuela Naval del Perú y sus hombres en la labor docente, de instrucción, de entrenamiento, de ejemplo dado en el aula y en el buque. No lo permite la extensión que tal bitácora de la historia exigiría al intento; no obstante, podría afirmarse que los episodios narrados muestran la esencia de ese compromiso con la Nación.



Mas adelante en la década del 60, podría afirmarse con poco margen de riesgo que la Marina de Guerra del Perú y por ende los programas curriculares de la Escuela Naval, emprenden con nuevo aliento, nuevas empresas. Etapa que no es otra cosa que saludable continuidad, que nuevamente concatena teoría con práctica, libro y pizarra con escuela de buque, profesor de aula con instructor a bordo, cadete haciéndose oficial.

Esta afirmación encuentra asidero en un acaecimiento que se da el domingo 31 de enero de 1960 cuando arriba al Callao a las 11.00 de la mañana el crucero BAP. "Almirante Grau" (ex -HMS Newfoulard, buque que representó a Inglaterra en la bahía de Tokio con ocasión de la rendición del Japón), soberbia nave de 10,000 toneladas de desplazamiento, turbinas de vapor de gran potencia impulsando 4 ejes, montajes triples de 6 pulgadas, sofisticado compartimentaje y complejo control de averías, sistemas y equipos que retaron a las tripulaciones que sucesivamente dotaron este buque y otro, gemelo, el BAP. "Coronel Bolognesi" (ex -HMS Ceylon), que se integró a la división de cruceros el 19 de marzo del mismo año. Los ejercicios de tiro de estos buques están asociados con mucho de lo más importante vivido en la experiencia de los Cadetes, como debe haberlo sido en Oficiales y personal subalterno.



164

El 11 de julio de 1973 el tercer crucero de nombre BAP. "Almirante Grau" reemplazó a su homólogo de 1960, hoy como ayer y siempre el insignia es de infaltable docencia en el periplo educacional de los Cadetes. El 17 de mayo de 1978, el BAP. "Aguirre" (CH-84), gemelo del "Grau", aunque convertido en crucero portahelicópteros, sería también notable escuela.

Cabe aqui una anotación al margen, en lo que respecta a estos buques. Dos años antes el 31 de enero de 1958 la humanidad había puesto la mirada en nuevos horizontes: el "Explorer I", impulsado por un cohete Júpiter, había despegado de Cabo Cañaveral, lo que sugería paralelamente competencia con el "Sputnik" soviético, lanzado el 4 de octubre 1957. La era espacial se había iniciado y tan sólo doce años transcurrirían desde el "Sputnik" hasta ser que la Luna fuera un satélite hollado por el hombre.

Poco tiempo después del arribo de los cruceros, fondearon en el Callao, sucesivamente, los destructores de línea BAP. "Villar" (DD-71) y BAP. "Guise" (DD-72) buques de gran protagonismo en la formación e instrucción marinera de los Cadetes Navales. Con ellos se afianzaron la cada vez más eficiente turbina, el vapor supercalentado y por supuesto toda la parafernalia relacionada con



El 29 de enero de 1904, el tranvía eléctrico reemplazó al tranvía halado por caballos, familiar en Lima desde el año 1864. Durante décadas los Cadetes Navales han utilizado el tranvía La Punta - Lima, como medio de transporte. En la década del 60 desapareció del paisaje urbano el "eléctrico".



Aspirantes a cadetes, con uniforme de boga en falúa, rodean a la banda de músicos de la Escuela Naval en el verano de 1958, dirige el Maestro de Segunda Oscar Salinas, autor también de la Marcha "Almirante Grau" que se estrenó un año antes. En rutina de día sábado, los alumnos aprenden los himnos deportivos y se familiarizan con marchas tradicionales de la Marina de Guerra. Desde que existen los ejércitos los sonos marciales -donde destacan clarines y tambores- cumplen puntual objetivo de enardecer ánimos y predisponer al combatiente a la acción. Autores nacionales y extranjeros componen el capítulo de himnos y marchas navales. El himno de la Escuela Naval del Perú tiene como autores al Teniente Primero Guillermo Runciman R. y don José Augusto De Izcue, data de 1921. El "Himno a Grau" es del Monseñor Pablo Chávez. El 22 de marzo de 1974 quedó establecido el Himno de la Marina de Guerra compuesto por el C. de N. Francisco Quirós Tafur que fue cantado por primera vez, por los cadetes de la Escuela Naval el 15 de abril de 1974. "Aguila doble" es popular himno deportivo cuya música pertenece a Ricardo Wagner, otro autor de nacionalidad alemana Teike hace presencia con una marcha infaltable en los ejercicios militares: "Viejo camarada" ("Alte kameraden"). Las composiciones norteamericanas de De Souza son lugar común en marchas y desfiles: "Barras y estrellas", "Washington Post", "Semper fidelis". "Escuadra peruana", fue compuesta en el año 1908 con motivo de la incorporación de los cruceros "Grau" y "Bolognesi" por J. Libornio -autor de nacionalidad filipina que tiene la paternidad de la "Marcha de banderas". Roberto Seminario es autor de la marcha "Cadetes Navales". El vibrante "Atención" pertenece al Oficial de Mar de Primera Ubaldo Ulloa Hernández (1928). El Himno del Marinero fue compuesto en el año 1928 por el Maestro Técnico Enfermero León Donayre y la música es de Severino Sedó.

En el año 1959 se grabó por primera vez un disco de acetato que aglutinó himnos y marchas. En 1984 -con motivo del 150 aniversario del natalicio del Gran Almirante Grau- fue lanzada una segunda edición de aquél. Diez años después, en 1994 la Escuela Naval realizó la producción de cuatro casetes donde tuvo relevante actuación la Banda Sinfónica de la Marina de Guerra del Perú.

las comunicaciones, sistemas de control de tiro, artillería y contramedidas electrónicas; y con todo ello, una tradición naval muy fructífera: la sana competencia profesional, la rivalidad en demanda del más alto mérito. “Potente, vigilante y audaz” el DD71; “Por la fuerza a la victoria” el DD72 . Otros buques igualmente importantes como las corbetas BAP. “Gálvez” (CE-68) y BAP. “Diez Canseco” (CE-69) con propulsión diesel-eléctrica que, como los destructores escolta, fueron también “escuela de buque” y protagonistas en el aprestamiento de los Cadetes Navales rumbo a su mejor profesionalismo y a hacerse hombres de mar.

Las carencias se suplen con creatividad, y bien cabe traer a colación un ejemplo invívito: durante veinticinco años desde el 20 de julio de 1963 un transporte de ataque de procedencia norteamericana, el ex-USS “Bellatrix” fue acondicionado para buque escuela de la Armada peruana. No era este buque construido para tal función pero tras diversos trabajos realizados por el Servicio Industrial de la Marina, quedó expedito para cumplir su nuevo rol.

El 2 de enero de 1964 el entonces BAP. “Independencia” cumplió su primer crucero de instrucción al cubrir la vuelta –en sentido dextrorso– a América del Sur. Un año después, el segundo crucero de instrucción zarpó en idéntica fecha y cubrió inicialmente Aruba para cruzar a Lisboa, Cartagena, Toulón y Nápoles; Haifa y Casa Blanca también fueron visitados por los Cadetes Navales peruanos. Finalmente el buque retornó a las Antillas Holandesas por Curazao culminando este crucero el 21 de marzo del mismo año. Se había cumplido un periplo que cubrió tres continentes. En el año 1988 cesó funciones este soberbio buque que en sus amuras llevaba el número 31 y que en el corazón de muchos Oficiales, personal subalterno y también profesores civiles entre ellos historiadores de renombre como: Hermann Buse de la Guerra, Percy Cayo Córdova y José Antonio del Busto Duthurburu, quienes realizaron algún viaje a su bordo, es inolvidable recuerdo.

Antes de aquel buque escuela y después también, diversos tipos de Unidades de la Escuadra han sido y son escuela práctica y no sólo de navegación para los Cadetes de la Escuela Naval del Perú y el Centro de Instrucción Técnica Naval.

El 20 de julio de 1963 se había pues afirmado, el pabellón nacional en el entonces USS “Bellatrix” (AKA-3) asignándosele el nombre B.A.P. “Independencia” a esta unidad del tipo transporte de ataque.



Desde entonces y durante 25 años el BAP. "Independencia" cumplió el rol de buque escuela en la Marina de Guerra del Perú. Heredó así la meritoria labor que en la historia naval educacional se inicia -según se ha venido tratando en esta obra- con el bergantín "Rímac", comandado en el año 1843 por el Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra, y que al arribar al puerto de Cantón en China, en mayo de aquel año, llevaba a bordo al Teniente Segundo Carlos Relayza y el Guardiamarina Guillermo Robinet.

Precedió el "Rímac", en trece años, el viaje alrededor del mundo realizado por la fragata "Amazonas" que zarpó del Callao al mando del Capitán de Navío José Boterín Becerra el 25 de octubre de 1856, llevando a bordo diecisiete Guardiamarinas. Arribó sucesivamente a Hong Kong, Calcuta, Santa Elena, Londres, Río de Janeiro, Talcahuano y Arica, retornando al Callao el 28 de mayo de 1858.

La Barca "Nereyda" realizó con el Capitán de Corbeta Melitón Carvajal un crucero de instrucción en el año 1874 con treintiún alumnos. Desde entonces unidades de la Escuadra se constituyeron en virtuales buques escuela con excelente resultado.

El BAP. "Independencia" marcó, con justicia un hito en la instrucción y entrenamiento a bordo, de los Cadetes Navales, función magisterial que cumplieron innumerables dotaciones sin dejar de lado variadas y eficientes comisiones del servicio durante la vida útil del buque.

El primer viaje de instrucción, ya comentado, se realizó bajo el comando del Capitán de Navío Carlos Salmón Cavero, teniendo como jefe de Cadetes embarcados al Capitán de Fragata Ismael Otárola Salcedo.

Veintisiete comandantes prestaron notable servicio a bordo del BAP. "Independencia" turnándose en el mando durante un ciclo de 25 años hasta 1988 en que fue dado de baja el buque. Con ellos sus dotaciones de Oficiales y personal subalterno son en la memoria de los integrantes de muchísimas promociones de Cadetes mucho más que grata recordación, pues si bien el procedimiento regular es nombrar Oficiales de la Escuela Naval a cargo de los alumnos, no es menos cierto que -especialmente en las guardias- se forja el futuro Oficial aprendiendo de quienes con él conforman la facción en el cuarto de guardia que le corresponde cumplir. Oficiales, Técnicos, Oficiales de Mar, Cabos y Marineros son en algún momento de la vida a bordo, virtuales y también prácticos instructores, inolvidables en la mente y el espíritu, también en el corazón de quienes



vivieron a bordo del BAP. "Independencia" diversos cruceros de instrucción y entrenamiento.

Veinticinco años constituyen efeméride de plata.

Sin duda el BAP. "Independencia", supo escoger un coruscante aniversario de su vida para cesar en las nobles funciones que le reservaba el destino a un buque que sirvió con brillantez en la Segunda Guerra Mundial, participando en la captura y defensa de Guadalcanal, en la ocupación de Sicilia y en la de las Islas Marianas. Ello fue significativo preámbulo a su segunda vida, distinta, tal vez más sosegada, pero igualmente notable, pues tanto importa la defensa de la libertad como prepararse para defenderla, y ésta fue en parte la gran tarea que cumplió el antiguo "Bellatrix" como BAP. "Independencia".

Los cruceros de verano, instituidos formalmente en la década del 20, aunque con ilustres precedentes devinieron después en Cruceros de Instrucción, lo que no cambió el espíritu que alienta esta fundamental actividad que el calendario naval inscribe año a año durante los meses de enero a marzo. Notables antecedentes del BAP. "Independencia" fueron como se ha venido espigando en esta obra, veleros, barcas, buques de superficie, submarinos. También



169



Entre el 2 de enero de 1964 y el 21 de marzo del mismo año el BAP. "Independencia" (ex USS "Bellatrix") realizó su primer crucero de instrucción con los Cadetes de la Escuela Naval. Casi 25 años de servicios cumplió este noble transporte de ataque como buque escuela hasta 1988.

naves fluviales y lacustres que han dado paso al entrenamiento de los Cadetes en zonas del oriente amazónico y del altiplano. No es exagerado afirmar que nuestro caleidoscopio geográfico presenta una contraparte naval. La Amazonía peruana -por ejemplo- fue incorporada al país por esfuerzo de la Marina de Guerra. Se cumplía así un mandato ejercido por el Presidente Ramón Castilla el 7 de enero de 1861 y que la Marina hizo efectivo al conducir a Iquitos, tres años después, las naves, factoría, dique y maquinaria que propiciaron con su arribo que se considere la refundación de Iquitos el 5 de enero de 1864, lo que quedó establecido por ley.

El cumplimiento de la rutina a bordo, los ejercicios teórico-prácticos, la propia navegación, los zafarranchos de combate, incendio, control de averías, guerra química y muchos otros más, familiarizan temprano al Cadete a bordo con actividades que deben desenvolverse durante la navegación. Guardias severas de 8 horas diarias, observando además obligaciones rutinarias, van forjando a los jóvenes y haciéndolos hora a hora, día a día "hombres de mar".

Entre otras muchas enseñanzas valiosísimas, el Cadete aprende que una dotación a bordo, la constituyen absolutamente todos quienes en diversas jerarquías, cumplen con lo suyo.

Que es indispensable hacer lo que está estipulado porque una labor se complementa a otra.

Que desde tiempos sin memoria, el trabajo y la responsabilidad en una nave tiene una singularidad primordial: la supervivencia.

Que las rutas de navegación tienen guía eterna en el cielo: sol, estrellas, planetas, luna, se convierten en cercanos, permanentes compañeros de viaje, a los que debe consultarse periódicamente para situarse en el mar.

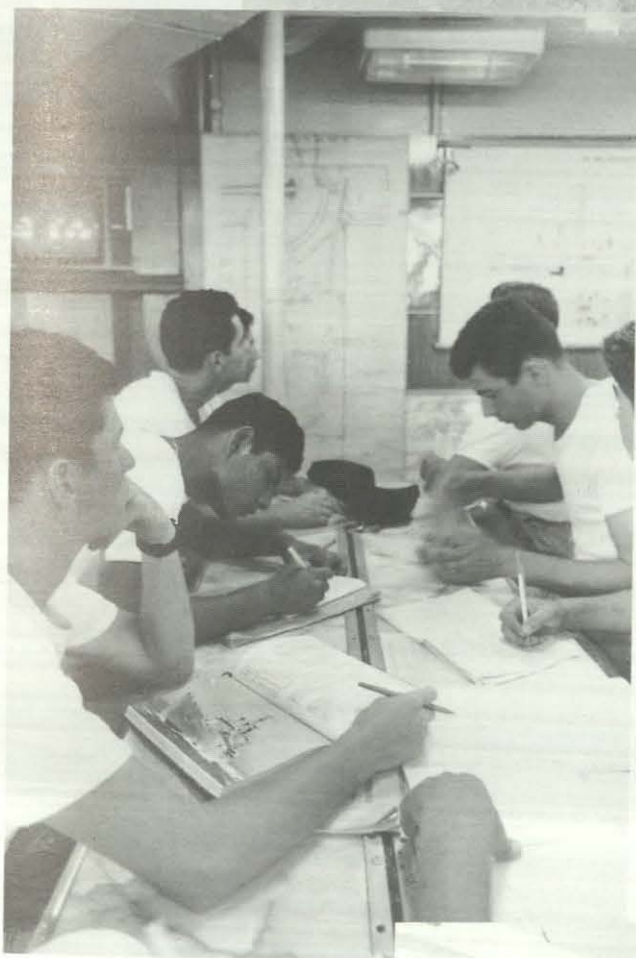
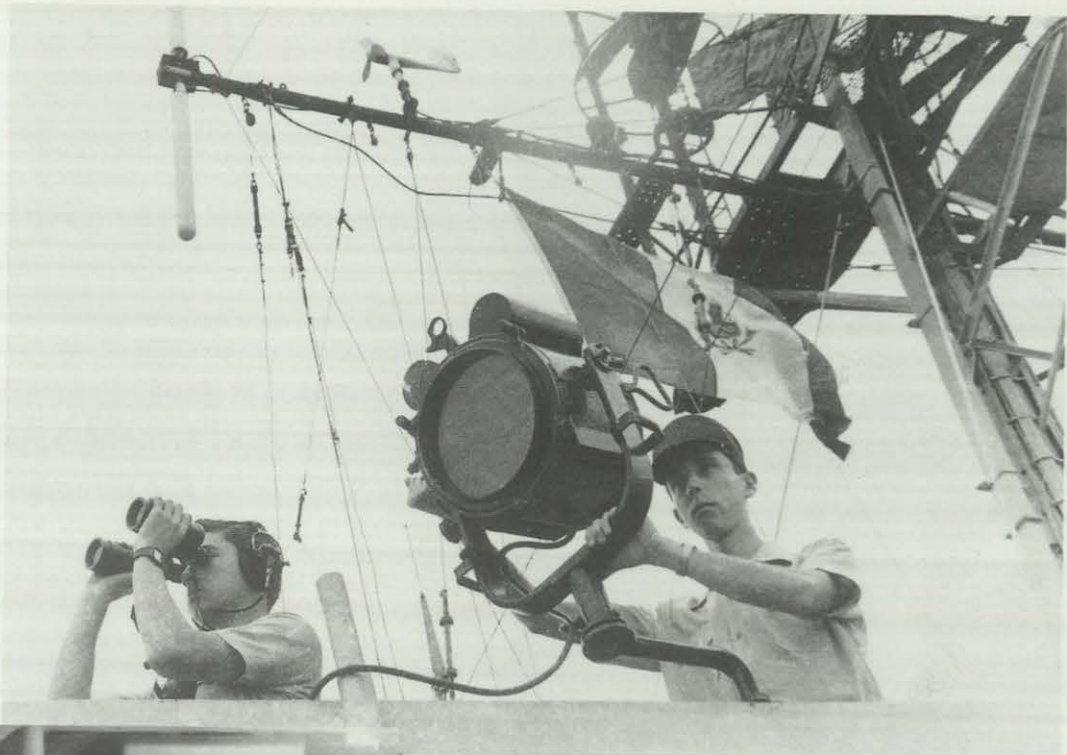
Compañeros de viaje que son más confiables que los satélites puestos en órbita por el hombre, pero también por ello mismo susceptibles de fallas, errores y aún de discretas desapariciones.

Se aprende del mar veleidoso, hoy calmo, mañana tormentoso.

De la importancia de los instrumentos, entre ellos el barómetro.

Se mira en derredor y se aprende a interpretar nuestra pequeñez inteligente, inmersos -absolutamente inmersos- en la respetabilísima masa oceánica que exige al navegante conocimiento, prevención, arte, también oración.



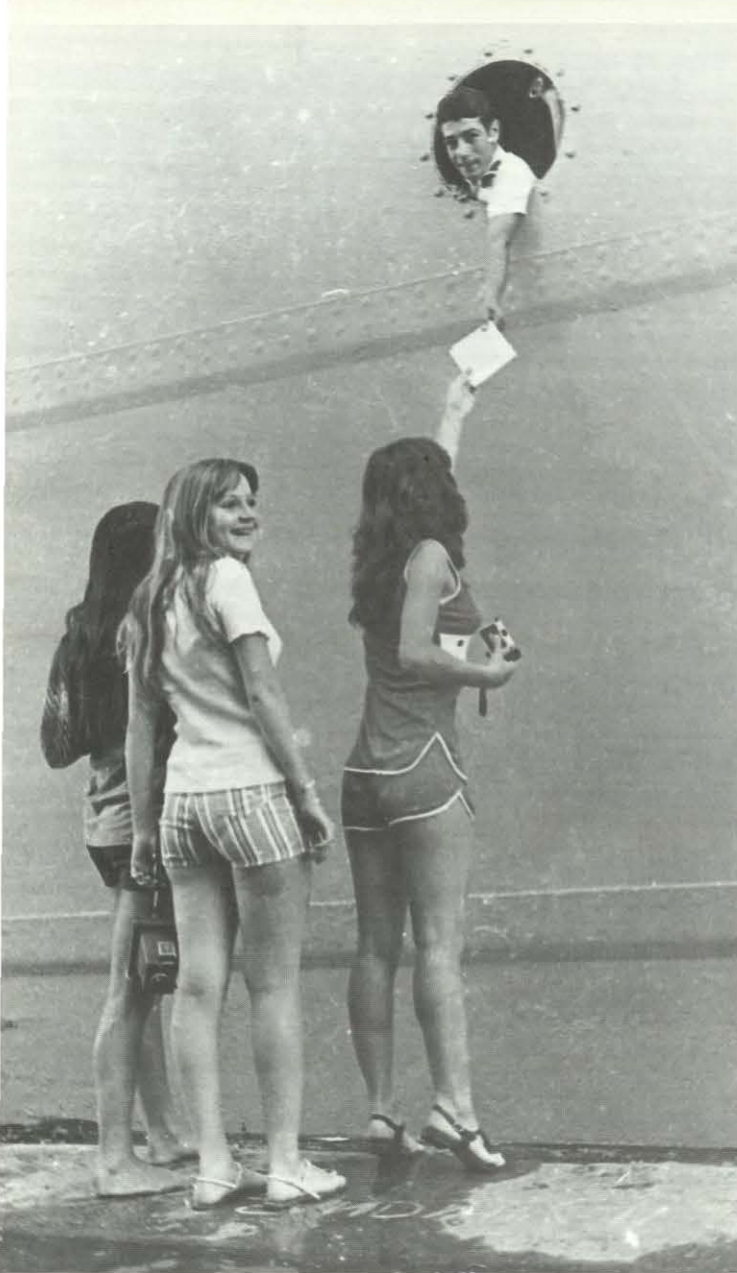


*“No cualquiera se adentra
en el mar y se guía por las
estrellas”*



171





Buque Escuela
BAP. "Independencia"
1965



Buque Insignia
BAP. "Almirante Grau"
1985

“El que no sepa rezar que vaya por esos mares y verá que pronto aprende sin enseñárselo nadie”.

Ante tanta grandeza, ante horizontes lejanos, mar, cielo y luminarias, el arribo a tierras lejanas, el compartir con hombres y mujeres de otros lugares que hablan diferentes lenguas, tempranos deslumbramientos con la vida, la obligada renuncia a la comodidad, el zarpe, la despedida, todo ello actúa sobre el aspirante a marino, lo moldea sin que él se percate de ello, lo condiciona, lo hace distinto.

Y es que los horizontes infinitos, el cielo como bóveda iluminada, la convicción de saberse integrante de una dotación capaz de navegar el mundo entero, la interrelación con personas de otras latitudes, la propia remembranza del hogar, el cariño de lo que se hace y la Institución -que empieza a ser un afecto nuevo- hace lo suyo en el joven corazón.

Estas experiencias también hacen lo suyo en la mente abierta, en el alma noble, en el auténtico orgullo de ser un marino peruano que aúna a la fascinante y dura carrera que ha escogido, una tradición envidiable.

Y es que el Mar, da a la Tierra ligazón natural que comunica a los hombres por muy lejanos que se encuentren unos de otros. Es como el vientre inmenso que guarda vida y sustento. Leyenda que despierta la imaginación. Escenario de épicas batallas. Tumba sin cruces de tantos héroes. Cementerio de buques fantasmas.

Quien desde joven lo conoce, y tal es caso de los Cadetes de la Escuela Naval del Perú que formalizan esta relación con los primeros Cruceros de Instrucción, aprehende su sustancia misteriosa, se inviste de ella y así se hace esa clase de hombre que no conoce de envidia ni de pequeñeces. Un hombre con aptitud de grandeza.

Cabe recordar que en el año 1959, un buque de desembarco, también de procedencia norteamericana, bautizado en nuestra Institución como BAP. “Paita” que llevaba en su casco las siglas AT-4 condujo al íntegro de Cadetes de la Escuela Naval hasta las Islas Hawaii (Oahu capital Honolulu), tocando antes en costas occidentales de México y de Estados Unidos de América. Puede considerarse éste un Crucero de Instrucción histórico y no sólo por haber cubierto los Cadetes casi todos los puestos de la dotación, ni por la experiencia de fortísimos temporales -que soportó la nave y su tripulación estoicamente-, sino por la notable experiencia que ello significó para cuatro promociones que egresaron en-



tre los años: 1959 y 1962. Es anécdota relevante, posiblemente justificada por la larga y tal vez osada travesía, que en la US Navy se consignara que las siglas del BAP "Paita" correspondían a: "Atomic Transport - 4", dislate que tiene posible justificación en los muchos miles de millas que el buque realizó en viaje redondo aquel verano de 1959 aún cuando su tipo y características exigieron severamente al eficiente comando y a la dotación.

En la misma fecha de arribo del BAP. "Almirante Grau" (CL-81), hoy crucero misilero (CLM-81), llegó al Callao para incorporarse a la flota el BAP. "Palacios" (DM-73), primera Unidad misilera en la historia de nuestra Marina y también primer buque con esta arma que arribó a una institución sudamericana. El BAP. "Palacios" destructor tipo Daring de fabricación inglesa y 8 proyectiles Exocet se constituyó en vital Unidad naval y no sólo para la Escuadra, en mucho para la Escuela Naval del Perú al igual que su gemelo el BAP. "Ferré" que con sus 3,600 toneladas a plena carga se constituye en importante vector de nuestra Fuerza de Superficie.

La nueva arma, el misil asumió especial protagonismo en la Escuadra, en aulas, talleres, y en planes de guerra, desde 1973 en que el "Ferré" y el "Palacios" introducen el misil Exocet. En 1977 el Perú encargó en Francia seis (6) corbetas misileras que como los destructores llevan en cubierta el misil Exocet aunque en número de cuatro, que es la mitad en capacidad de los proyectiles a bordo de los BAP. "Palacios" y "Ferré".

A partir del 2 de marzo de 1979, el BAP. "Carvajal" (FM-51) porta el misil Otomat y sus ingenios paralelos en 8 contenedores que alargan el brazo ofensivo de 40 kilómetros a 100. Tres formidables buques gemelos: BAP. "Villavisencio", "Montero" y "Mariátegui", los dos últimos construidos en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina - Callao, reforzaron los programas curriculares de la Escuela Naval. Simbólicamente, el BAP. "Montero" fue lanzado el 8 de octubre de 1982, aniversario coincidente con la más importante efeméride naval. El 8 de octubre propicia proverbialmente en la Marina y de manera especial en la Escuela Naval, necesaria meditación, que es desvelo en la cotidiana labor del maestro y del instructor, convencido y convenciendo al joven con sustanciales argumentos de la historia, que él, sus contemporáneos y en fin quienes los sucedan, deben adquirir con los años la aptitud de recibir banderas que han significado vidas dedicadas y muertes heroicas; es decir, deben merecer el legado que significa la tradición naval.



En 1999, el crucero de instrucción consideró la práctica de la navegación a vela. Aprestado para tal empresa, el velero "Marte", conducido y tripulado por Oficiales y Cadetes de la Escuela Naval, realizó el mismo periplo que las Unidades de la Armada. Se dio así la oportunidad a diversas dotaciones de Cadetes -que fueron relevándose sucesivamente a lo largo del viaje- de realizar una práctica, de alguna manera singular, en la historia de los cruceros de instrucción. Cabe entonces la remembranza respecto a buques veleros, casi todos pequeños, que han sido recordados a lo largo de esta historia imperfecta y que de alguna manera prohíjan logros mayores.

Es labor poco menos que imposible dar en este capítulo el lugar de justo homenaje que merecen los profesores e instructores que a través de 177 años y más, que ellos han dado generosamente lo mejor de su esfuerzo para formar e instruir a hombres de mar, a Cadetes, Guardiamarinas, Oficiales. Más simple es saber algo o sentirlo que transmitirlo. El alumno y en fin quien se sabe receptor del esfuerzo de un profesor, adivina pronto si éste posee o no el don del maestro.

Hay sin duda nombres que por su cercanía a este momento pueden ser aquí mencionados, algunos casi brotan espontáneamente cuando el tema se toca. Existe la tentación de hacerlo, pero más que ello, está el deber de referirse a nuestros mentores en la Escuela Naval con sentimiento, remembranza, gratitud.

En unos casos los mismos Oficiales devinieron en instructores sin haber estudiado para ello ni seguido curso alguno que los capacitara para el compromiso. De la lectura de documentos relacionados con el aspecto académico, se descubre también nombres de maestros peruanos y extranjeros que han transitado los ambientes de la Escuela Naval y han sido profesores de lujo. Federico Villarreal podría ser un buen ejemplo.

Pero si bien los maestros formaron a sus alumnos y dictaron los cursos que les correspondían, debe aludirse directamente a la organización y, en primera instancia a los Directores cuyo afán permanente es hacer bien las cosas, obtener los recursos presupuestales imprescindibles que la Marina otorga aprobado el Pliego correspondiente.

Los recursos, son sin embargo, y más allá de su administración eficiente, siempre muy limitados. La creatividad y la optimización juegan entonces en la



Escuela Naval –se diría como en tantas otras opciones de la Marina- papel fundamental.

Así, la exigente labor de los Directores y sus equipos de trabajo a lo largo de tantos años, dan fe al fin de cuentas de su capacidad para mantener en alto la moral de los educandos, enfatizar en la disciplina que es virtud fundamental del Oficial de Marina; exigir con adecuado método el cumplimiento de exigentes currículas permanentemente revisadas y actualizadas; afianzar las tradiciones que conlleva en primera instancia, reconocimiento y respeto a nuestros héroes navales, a los héroes cívicos de nuestra patria, al gran esfuerzo histórico que nos ha hecho nación. Fomentar el deporte que es exigencia del cuerpo nacida del esfuerzo moral, de la superación, de la disciplina personal que deviene también en resultados que por involucrar a un conjunto humano tienen per se la virtud de incidir en la moral colectiva, en la fuerza espiritual, en la alegría de otras personas.

Hombres que ya murieron, otros mas cercanos en el tiempo y contemporáneos, son esforzada continuidad de Oficiales de Marina –algunos de ellos extranjeros, “peruanizados en el Perú” por su cariño al país y a la labor que cumplieron– a los cuales sin duda alguna la Marina de Guerra –que tiene en su propio basamento la virtud de reconocer el esfuerzo auténtico– guarda especial respeto.

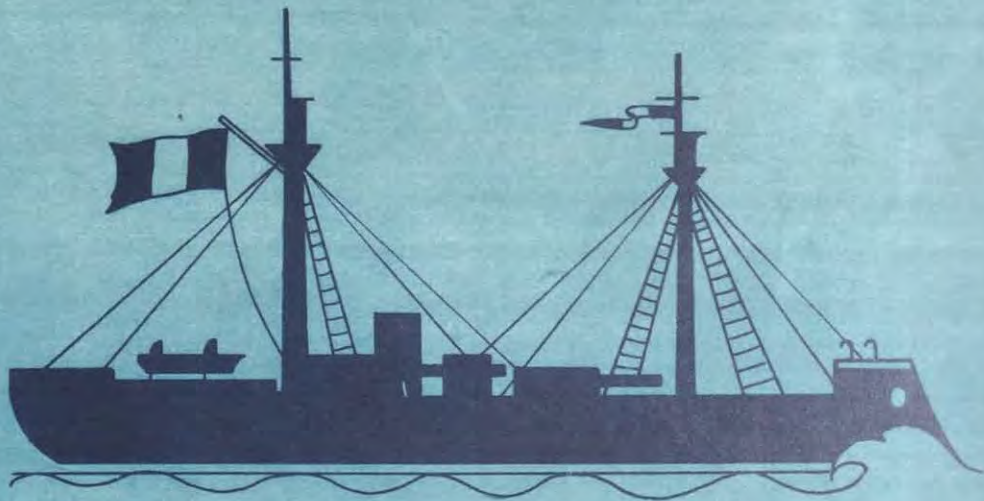




El grupo de teatro de Cadetes de la Escuela Naval interpretó, en el año 1976 la obra "Los Peruanos de Angamos", en dos actos y cuatro cuadros; cuya acción se desarrolla a bordo del monitor "Huáscar"



Especial participación cupo a las destacadas actrices Gloria María Ureta, Elena Samillán y Sonia Seminario. En la fotografía con los Cadetes actores José Castro, Jorge Rodríguez y Daniel Arévalo.



"LOS PERUANOS DE ANGAMOS"

8 OCTUBRE 1976

EL GRUPO DE TEATRO DE CADETES DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERU

presenta

la obra teatral en dos actos "LOS PERUANOS DE ANGAMOS"

NARRADOR:

C. de N. MIGUEL GRAU:
C. de F. MELITON CARVAJAL:
C. de C. ELIAS AGUIRRE:
TTE. 1. JOSE MELITON RODRIGUEZ:
TTE. 1. PEDRO GAREZON:
TTE. 1 DIEGO FERRE:
TTE. 2 ENRIQUE PALACIOS:
TTE. 2. FERMIN DIEZ CANSECO:
TTE. 2. GERVASIO SANTILLANA:
A. FGT. RICARDO HERRERA:
PRIMER CONTRAMAESTRE NICOLAS DUERAS:
SEGUNDO CONDESTABLE JOSE CELENDON:
PRIMER GUARDIAN FEDERICO NOGUERA:
MAYORDOMO DE CAMARA MANUEL PINEDA:
VIGIAS:

MARINERO:

LA VIUDA DE PRAT:

LA PATRIA:

Cdte. 4 Daniel Arévalo
Cdte. 4 José Castro
Cdte. 4 Andrés Luna
Cdte. 2 Edgar Patiño
Cdte. 4 Jorge Rodríguez
Cdte. 2 Manuel Vizcarra
Cdte. 2 José Núñez del Prado
Cdte. 2 Mario Palacios
Cdte. 3 Augusto Silva
Cdte. 2 Augusto Cruzado
Cdte. 1 Jorge Sarria
Cdte. 3 Mario Medueño
Cdte. 1 Dante Botton
Cdte. 4 Guillermo Herrera
Cdte. 3 Juan Fernández
Cdte. 2 Fernando Flores
Asp. Carlos Negero
Cdte. 3 Luis Lostaunau

Voz grabada: Sonia Seminario

Gloria María Ureta

Jefe de Escena:

Realización Escenográfica:
Grabación Sonora:
Dispositivos:
Operador de Sonido:
Proyeccionista:
Corneta de Ordenes:

Efectos Especiales:

Vestuario:

Coro:
Director Coro:
Banda de Música:
Director Banda Música:
Banda de Guerra de Cadetes:

Dirección Banda de Guerra de Cadetes:

Elementos Navales:
Artes Gráficas:
Programa:
Pabellón del Huáscar:

Cdte. 4 Gonzalo Goicochea
Enrique Carvajal - Simac
Jorge Corcuera - OCI
Tte. 1. Rubén Bustamante
Cdte. 4 Rafael Cánovas
Cdte. 3 Luis Lostaunau
DM2. Mús. Teodoro Icochea
DM3. Mús. Carlos Pérez
Tte. 1 Felipe Sologuren
Tte. 1 Manuel Coello
DM2. Art. Pedro Vera
Tte. 1 Nicolás Vega
Sastrería Escuela Naval
Escuela Naval
Juan La Madrid
Escuela Naval
TS2. Mús. Pedro Vila
Escuela Naval
Tte. 1. Luis Marsano
Tte. 1. José Marabotto
Tomás Oliva-Juan Aponte
Museo Naval del Perú
Imprenta de la Marina
Dirección de Información
Taller de Bordaduría Confec. Navales

Libretos y Producción General: C. de C. Fernando Casaretto A.; Coordinador de la Producción: Tte. 2. Luis Grados O.
Iluminación: Daniel Elías; Maquillaje: Zitha de Elías; Escenografía: Marcos Leclere; Dirección General: Fernando Samillán C.

Con motivo del Centenario de la Guerra del Pacífico, Televisión Nacional Peruana, Canal 7, presentó esta obra, interpretada por los mismos actores a nivel nacional en el año 1979.

Capítulo VI

*Presencia del Gran Almirante
Grau en la Escuela Naval del
Perú*



Pabellón y Escolta
en honores.
Cenotafio del Gran
Almirante Grau.



Regimiento de Cadetes de la Escuela Naval del Perú, año 1998

L

a peruanidad sustenta gran parte de sus más auténticas motivaciones patrióticas, generación a generación, en la espiritualidad de Grau.

Emanan de este hombre sencillo, justo, marino, como manantial inacabable, virtudes cívicas y navales que involucran y enorgullecen desde tierna edad a los peruanos de todas las épocas, hombres y mujeres. Y es así universal el ejemplo y las lecciones.

Grau afrontó sin dudarle arduas pruebas que van cincelandando desde tierna edad su espíritu, su cuerpo, y preparando su mente para decirle a la vida: no hay dureza mas fuerte que yo. No desatiende los llamados que el corazón a menudo reclama a los hombres. Su generosidad es también distinguida.

Cuando los Cadetes Navales trasponen por primera vez –tal vez como postulantes– los muros de la Escuela Naval, llevan de antiguo el concepto Grau, entendido –como lo es en la generalidad de los peruanos– : un fulgurante héroe del mar.

Miguel Grau es mucho más que eso.

Paulatinamente a través de los años de formación moral, disciplinaria, física, académica y de familiaridad con el mar y sus severas pruebas, los jóvenes apprehenden la gran lección Grau en una dimensión de identidad plena. Y es que, posiblemente, uno de los conceptos fundamentales a ser percibidos por un maestro es, debe ser: interpretar con la mayor fidelidad acciones y hechos, tomando de todo ello lo que es más importante para el alumno, para su instrucción, su formación, su cultura.

Los hechos de los héroes no los hacen divinos. Aquéllos han sido forjados a través de un esfuerzo personal en el tiempo, el cual debe destacarse y que es justamente el meollo de la cuestión. Han sido hombres que generalmente superaron condiciones muy adversas, que fueron puestos a prueba y demostraron capacidad de renuncia. Se forjaron teniendo en claro circunstancias y conveniencias, que en el caso de la milicia conlleva un hecho que no es común en la vida civil, el sacrificio de la propia vida en demanda de cumplir la misión.



Factor de común circulación que nos niega mayor aprovechamiento de ejemplos vitales, de acciones heroicas, de vidas de bronce es la proclividad al culto del paradigma. Son necesarios y útiles los paradigmas, pero a menudo nos deslumbramos, con el hecho o con el hombre y con facilismo reprochable nos quedamos allí. El resplandor se posa sobre el héroe y el hecho heroico, de tal manera que en vez de ser aprovechada la lección espigando en la vida y en sus realizaciones, nos condicionamos erradamente, y lo que debe ser luz se torna en eclipse. No perdemos de vista el astro pero desaprovechamos su calor.

El periplo vital de Miguel Grau, lo irán aprendiendo paulatinamente los Cadetes Navales, es fascinante y está jalonado por decisiones a menudo tomadas en difíciles circunstancias. Es Guardiamarina hacia el año 1854, pero si bien se forjó en el mar, no tuvo las oportunidades con que otros jóvenes de su edad y vocación naval han tenido en el Callao y en Paita.

Tuvo Grau una niñez exenta de halagos y del cariño que generalmente reciben los hijos en el hogar. A ellos se sumó la estrechez económica que debe superar desde los nueve años de edad y que lo impulsará a luchar la vida cuando sus coetáneos eran escolares. Se hizo a la mar y trajinó las cubiertas de muchos barcos mercantes durante diez años, década que lo lleva hasta el año 1853 a ser un joven de diecinueve años de edad que conoce todo el mundo. Debió interpretar signos y señas de compañeros de trabajo en una serie de naves donde no se hablaba su idioma natal. Largos períodos de navegación realizando trabajos duros y peligrosos como puede ser la caza de ballenas, y otros terriblemente ingratos y aleccionadores cual es transportar esclavos desde ultramar, tráfico que exigía permanente vigilia. Los esclavos viajaban a menudo engañados y morían en el trayecto, en alto porcentaje, sus cuerpos debían ser lanzados al mar. Esta desdichada actividad ha sido percibida por el joven marino y sin duda lo sensibilizó de manera singular. Durante la guerra, en la que años después intervino con brillantez, el comandante del monitor "Huáscar" dio –junto con inmarcesibles lecciones de profesionalismo a toda prueba– órdenes inusuales en un buque de guerra y en el fragor de una batalla. Ordenes que posiblemente dieron lugar a críticas por parte de algunos tripulantes del "Huáscar", pero que son fruto de lenta maduración, galas que pocos guerreros, que pocos hombres son capaces de exhibir: "salven a los náufragos que ya no son enemigos".

El espíritu cívico de este ciudadano de la República, que ostentó también la representación parlamentaria por la provincia de Paita desde 1876 hasta su muerte. Que negó el peso de la fuerza sobre la legitimidad de las leyes en





Edificio de alojamiento de Cadetes, rada interior y casa de botes.



183



Embarcadero en la rada interior.

1872. Que al lado de insignes compañeros no aceptó un mando extranjero que se les trató de imponer en el año 1866. Todo ello es parte de la lección Grau, en rumbo a la decisión del 8 de octubre de 1879 donde muere frente al enemigo. En medio de la euforia popular al inicio de la Guerra del Pacífico, Grau había expresado Lima: “si el “Huáscar” no regresa triunfante al Callao, tampoco yo regresaré”.

Grau es un héroe universal. Y su universalidad debe entenderse desde diversos aspectos que no son sólo el ecuménico. Representa a muchos marinos ejemplares, anteriores a él mismo, a sus contemporáneos de la Guerra del Pacífico, a los hombres de hoy.

Así, a través de su presencia cotidiana en la Escuela, los Aspirantes y Cadetes Navales consustancian su propio ser con el del héroe de Angamos, con sus ideales, con la fuerza anímica que significa: “murió por su patria”, para que ésta siga siendo la invaluable espiritualidad que da vida a los demás hoy, mañana, siempre.

La prueba límite de un marino es enfrentar al enemigo con las armas que, con gran esfuerzo el país pone a su disposición. Para ello, el marino se forma, se instruye, se entrena, opera, navega, yerra, crece, se hace apto y toma en su oportunidad crecientes niveles de responsabilidad, lo que conlleva, claro está, enfrentar pruebas de valor en las que su propia vida importa menos que el resultado de la misión.

Por eso, a través de la historia el Perú acude a los marinos y pide su presencia aún en lugares donde ésta podría parecer insólita. Un ejemplo claro es la guerra contra la subversión, que tuvo como teatro de operaciones las alturas de Ayacucho y que, frente al enemigo, fue protagonizada en primera instancia por jóvenes Infantes de Marina integrantes de la Fuerza de Tarea 90. Como los héroes de ayer, como hoy, muchos jóvenes oficiales, cuya primera impresión en la Escuela Naval fue la figura imponente de Grau, perdieron después –también como héroes defendiendo una causa noble– la vida. Murieron por la Patria.

En la Escuela Naval del Perú, innumerables generaciones transitaron, camino a las aulas, un patio interior donde se erigía un busto del comandante del monitor “Huáscar” con una sencilla leyenda: “Cadetes Navales seguid su ejemplo”. El busto en mención fue inaugurado el año 1935 por el presidente Oscar R. Benavides.





185

Cenotafio del Gran Almirante Grau en la Escuela Naval del Perú. Se inauguró el 7 de octubre de 1976. Contiene un reliquia del héroe que llegó de Chile el 21 de marzo de 1958.

Muchos años después, el 7 de octubre de 1976, se erigió el cenotafio que contiene una reliquia del Gran Almirante Grau que había llegado de Chile el 21 de marzo de 1958 y que permaneció depositada con prendas del héroe en la biblioteca de la Escuela Naval y en el Museo Naval. En aquella ocasión Cadetes Navales portaron la reliquia y prendas personales desde Santiago de Chile, uno de aquellos Cadetes fue Fernando Grau Umlauff bisnieto del héroe de Angamos. Participó en la ceremonia el presidente Manuel Prado.

En una ampolla de vidrio permanece bajo la custodia de los Cadetes, el fragmento óseo de la pierna derecha de Miguel Grau. Conviene recordar que en el Cementerio General de Lima, un catafalco de mármol guarda parte de la

pierna derecha del Gran Almirante Grau en la Cripta de los Héroes, inaugurada el 8 de setiembre de 1908 por el presidente José Pardo.

Puede afirmarse que desde su predominante ubicación, coronando el cenotafio donde también destacan placas conmemorativas de los combates de Iquique y Angamos, nuestro Gran Almirante preside las actividades de la Escuela Naval con mucho más que su presencia física, dada por la estatua. La efigie de Grau fue obra del escultor Joaquín Ugarte y Ugarte.

Transmite la recia estampa del marino inmortal una fuerza espiritual como perpetua rectoría, fragua inacabable que halla expresión en la llama votiva que al pie del monumento da carácter inextinguible al voto que la acompaña en el frontispicio de la cripta:

“Cadetes Navales seguid su ejemplo”.



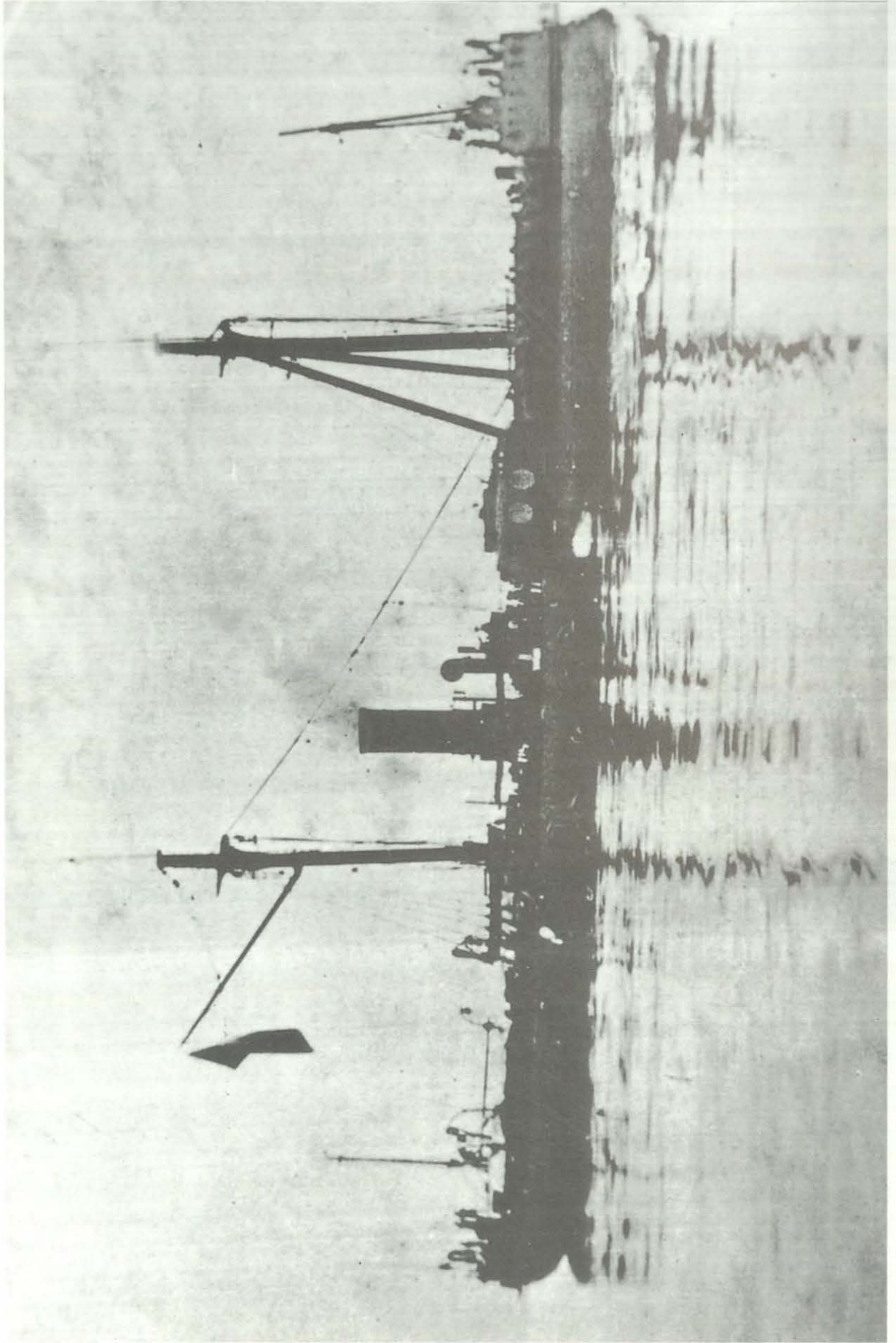
186



Alegoría en bronce aplicada sobre el féretro de mármol que guarda los restos del Gran Almirante Grau en la Cripta de los Héroes de la Guerra del Pacífico. Cementerio General de Lima.



Miguel Grau. Fotografía de Eugene Courret. Lima.



Monitor "Huáscar", 1878

Capítulo VII

*El camino meritorio
y un mensaje en rumbo
al nuevo siglo*



Edificio Grau, abril 1999

“(...) la División de Moral y Etica tiene a su cargo la profundización de los valores humanos fundamentales en la formación del Cadete, incidiendo en la ética, lealtad, disciplina, honestidad, respeto y ejemplo para con el subordinado. Todo ello sumado a una mística basada en las más puras tradiciones navales”.

Director de la Escuela Naval del Perú
Contralmirante José Noriega Lores
Discurso Memoria año 1998.

La universalidad de aptitudes que un ser humano paulatinamente adquiere desde el instante mismo en que es concebido, aptitudes que desarrolla durante su niñez y adolescencia, para ser mas adelante ciudadano activo en la sociedad, exigen sacrificio, conllevan expectativas propias y de su entorno familiar. Lo conducen hacia el objetivo de vida que se ha trazado y que es al mismo tiempo punto de partida para nuevos arribajes. Con ellos sus maestros asumen enorme responsabilidad. Las múltiples tareas se acentúan notablemente en la etapa final, es decir, en aquella que transcurre el deslinde vocacional y los años de aprestamiento el joven mira hacia el futuro. Ese aprestamiento en rumbo a desarrollar firmes valores morales, rígida disciplina y adquisición de fundamentales conocimientos son los avíos con que ha de enfrentar la vida.

Esta etapa es vital, pues mucho de lo que mañana sea y observe como conducta de vida, como profesional enterado, como responsable por sí mismo y mas aún por los demás, tiene directa relación con lo que cientos de años de conocimientos y experiencia han denominado: universalidad.

Pero sucede que existen dos vocaciones que trascienden esa universalidad. Una es la vocación religiosa, la otra es la vocación de la milicia. La primera ve con la mística que es parte de la teología; la segunda trata fundamentalmente con la Patria y esto es también una religión. Según Pedro Calderón de la Barca, “la milicia es una religión de hombres honrados”, y como religión viene de religere que es creer, entonces la vocación del mar sirviendo a la Patria es un asunto de fe.

Así pues, a través de los capítulos precedentes hemos venido siguiendo un derrotero de fe.

Hombres a quienes en la gran mayoría de los casos no conocemos ni siquiera por referencia, tienen en la vida Institucional de la Marina de Guerra y de la Escuela Naval del Perú innegable, honroso mérito.

En tal universalidad, el esfuerzo ha sido plural y extenso. Plural aún en cuanto a las nacionalidades de los forjadores de la historia actual. Pero no es sólo eso, hay más. ¿Qué maestros peruanos de nuestra costa norte, de la cultura Mochica o Chimú enseñaron a sus alumnos los misterios de la navegación de altura mirando el cielo? ¿Qué otros develaron técnicas de la construcción de sus naves pequeñas y confiables, conocimiento que ha llegado hasta nosotros y



que se aplica hoy?. La frontera mas extensa del Perú ha requerido, desde antes que se formalizara nuestra Patria, especial cuidado y tratamiento, a ello no han estado ajenos maestros y alumnos, cuya presencia, por el contrario, ha sido permanente.

A los miles de años de las culturas preincaicas, a los trescientos años del Tahuantinsuyo, a la casi igual cuenta cronológica de la época virreinal y a los menos de doscientos años de independencia y República, adhiere una permanente docencia del mar y meritorios esfuerzos que la historia señala y también algunos que ella ignora.

Cuando España se vio obligada a aceptar en 1821 la independencia de su mas importante Virreinato en América, la Escuela Central de Marina, fundada el 1 de noviembre de 1821, heredó el esfuerzo docente de la Academia Real de Náutica de Lima, que a su vez representaba el trabajo antiguo de virreyes marinos, de maestros esforzados, de administradores capaces. Los avatares de la naciente república no impidieron que aún en las mas adversas circunstancias políticas la docencia naval fuera norte de gobernantes y ministros.

José de San Martín es argentino como Bernardo Monteagudo y son ambos fundadores de la Marina como de la Escuela Naval. Jorge Martín Guise, inglés de origen, organizó con ellos la naciente institución republicana, y contó con oficiales peruanos instruidos en España y en el Perú, y que lucharon por la independencia.

Marinos europeos como Paul de Marguerye, en 1904, y después norteamericanos, dentro de los cuales tiene especialísimo lugar Charles Gordon Davy desde 1920, representaron fundamental preámbulo en lo que en el presente siglo es la formación e instrucción de nuestros futuros oficiales de Marina.

Escuela Naval del Perú es nombre oficial que tiene partida de nacimiento el 30 de mayo de 1921. Desde el 21 de febrero del mismo año, la denominación de los alumnos había cambiado a Cadetes Navales. Era Presidente del Perú Augusto B. Leguía y Director de la Escuela Naval Davy.

La Escuela Naval del Perú se instaló definitivamente en el distrito de La Punta, y el primer edificio se inauguró en el año 1912, aunque las actividades se iniciaron sólo tres años después. Desde entonces ha ido desarrollando en sus programas académicos, en los de disciplina y moral, también en sus locales de





Aspirantes a Cadetes, en horas de estudio, 1957.



193



Cadetes en la
misma actividad,
1999



A bordo del BAP.
"Independencia"



194



El deporte de la
boga es actividad
fundamental en la
Escuela Naval
del Perú.

aulas y laboratorios, habitabilidad y administrativos. Desde la década del sesenta no existen más los edificios de los orígenes, los cuales dieron paso a modernas estructuras, en muchos casos construidas en extensas áreas ganadas al mar.

Nuevos hombres, émulos de sus predecesores han realizado obra trascendente en la Escuela Naval del Perú. Cadetes que estuvieron bajo la dirección de aquellos hombres y que fueron sus alumnos, aportaron después con su propio esfuerzo al desarrollo institucional.

Desde el año 1940 la enseñanza naval consta de un año de Aspirante y cuatro años de Cadete. A esta meta -como a tantas otras- se arribó como consecuencia de la antigua experiencia. Del mismo modo, a través de muchísimos años la Escuela Naval se prodigó y se esfuerza en dar lo mejor de sí en la formación e instrucción de los jóvenes, cuya responsabilidad está a cargo de la Marina de Guerra, en delegación que nos honra y nos exige. Cuando los deberes son un encargo de la Patria, los consideramos encargo sagrado.

Cuando los padres de familia y los apoderados confían sus hijos a esta Alma Mater, cifran en la Dirección, Oficiales, Planta Académica, de Formación Moral y Administrativa, más que esperanza. Entregan sus hijos a la Patria, pero será la Escuela Naval del Perú quien los prepare para el futuro, así reza el lema: *Mihi Cura Futuri*. Niños casi, jóvenes pasan en esta casa cinco años trascendentales de su vida y no sólo para ellos. La rutina diaria es de por sí severa pues norma las actividades minuto a minuto desde el toque de diana hasta el de silencio. El rigor académico no lo es menos que el celo en el aspecto de moral y de disciplina. No es exagerado afirmar, pues, que siglos de experiencia se vierten aquí para que los Aspirantes y Cadetes Navales nuestros sean los mejores del mundo.

Al señalado esfuerzo de la planta de oficiales que sirven año a año en la Escuela Naval se aúna el de profesores del área académica calificados en sus diversos cursos, conferencistas que complementan con sus conocimientos los programas curriculares, profesores del área deportiva que saben inculcar en los Aspirantes y Cadetes los principios rectores de la sana competencia antes que el gratificante logro del primer lugar en la prueba, instructores de cursos profesionales que son oficiales de la propia dotación.

Pero la historia no se detiene, el mundo interrelacionado de hoy ha esta-



blecido inmediata vecindad. Y si la máquina de escribir mecánica es casi pieza de museo, también lo es la máquina de escribir eléctrica. Hoy en los camarotes de los Cadetes las computadoras son rutinaria herramienta de trabajo que les permite realizar sus tareas diarias, ejecutar programas informáticos de última generación y sostener comunicación con el mundo entero. El intercambio de información Cadete a Cadete entre la Escuela Naval del Perú, la Academia Naval de Annapolis y la Academia Naval de Livorno, entre otras, es una realidad que nos enorgullece.

A partir del año 1998, la Marina de Guerra del Perú, en cumplimiento de una ley que data de junio de 1996, admite postulantes de sexo femenino a Aspirantes en la Escuela Naval del Perú.

En lo que respecta a la Institución, viene al caso destacar brevemente algunos antecedentes: Dentro de la dinámica educativa de la Marina de Guerra y su proyección a la comunidad, al promediar el año 1983 se inició el proceso de incorporar en sus filas a personal subalterno de marinería de sexo femenino bajo la modalidad de "servicio no acuartelado". Las ingresantes voluntarias, en un promedio anual de veinticinco grumetes, tenían la oportunidad de ascender hasta Cabo Primero. Cinco años después, se abrió la posibilidad que accedieran al grado de Oficial de Mar 3ro. en la especialidad de Secretaria Ejecutiva, con el requisito de provenir del servicio no acuartelado y tener el grado de Cabo Primero. En el mes de junio de 1996, el Congreso de la República aprobó la ley que dispuso el acceso de la mujeres a las Escuelas de Oficiales y personal subalterno de las Fuerzas Armadas a partir del año 1997. En el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval el ingreso se dio en el año 1997, con cien alumnas que se encuentran alojadas en local independiente al que ocupan los varones.

En la Escuela Naval del Perú, el ingreso de Aspirantes a Cadete Naval se dio en marzo del año 1998.

En el transcurso del año 1997 se tomaron diversas, importantes previsiones con el objeto de preparar la Escuela para lo que sin duda ha sido un paso trascendente en la historia de la Marina de Guerra.

Dada la nula experiencia en la materia, se realizaron intensas sesiones de trabajo encaminadas en mucho a hacer acopio de la información que podía obtenerse de Marinas amigas. Dentro de tal idea se llevaron a cabo con-



BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINA
DIRINTEMAR



El primer día de un Aspirante a Cadete Naval en la Escuela.



Gimnasio "Raúl Pardón García"



Equipo de buceo en instalaciones del gimnasio.



Cadete Oficial del 4to. año en su último año de estudios.



La Banda de Guerra de Cadetes de la Escuela Naval, fue la primera en su género entre las Escuelas Militares del Perú, se instituyó en el año 1976.



198



Histórica escena en la Escuela Naval del Perú, año 1998

tactos con la Academia Naval de Annapolis, que tiene logros que llevan ya transcurridos cuarenta años.

La Dirección y Oficiales de la dotación de la Escuela Naval del Perú visitaron la Academia Naval de Annapolis con el fin de exponer la problemática peruana y, de consuno con Oficiales norteamericanos de ambos sexos, propiciar un acercamiento, conocer la problemática que ellos tuvieron en sus años iniciales y tratar de aplicar de la mejor manera la experiencia de la Academia, bajo la óptica de adecuarla a nuestra realidad.

El resultado de esta comisión devino posteriormente en exhaustivo análisis y de éste surgieron recomendaciones y determinados cursos de acción a seguir para 1998.

En reciprocidad, la Marina de Guerra del Perú recibió a una delegación de la Marina de los Estados Unidos de América, que permaneció en la Escuela Naval durante varios días, período en que se trabajó coordinadamente diversos tópicos de interés, muchos de ellos producto de la primera visita y de las observaciones que resultaron del trabajo mixto directamente realizado en el Perú.

Al finalizar la comisión, el Jefe de la Delegación Norteamericana realizó una conferencia para verter comentarios y conclusiones, evento también recíproco al que realizara al inicio del trabajo por el Director de la Escuela Naval del Perú; dicha conferencia sirvió a la Escuela para complementar los conocimientos adquiridos en Annapolis, y poder estructurar finalmente un programa de acción que viene aplicándose con evidente éxito hoy en día.

Destaca como resultado de este esmerado trabajo plural, que en mucho tiene correlato con aquél realizado en la década del veinte bajo la administración Davy, la necesaria modificación de los reglamentos en lo que respecta al ámbito del personal femenino, aplicando –como antes se ha mencionado– la experiencia de 40 años, aunque “peruanizada”, es decir, adecuada al entorno nacional. Los perfiles profesionales en la carrera naval femenina es uno de los tópicos fascinantes en esta etapa histórica de la Institución.

En abril de 1997 la Marina llevó a cabo un concurso de asimilación de profesionales femeninas con grado universitario para ocupar 18 vacantes con el grado de Teniente Segundo. En el transcurso de tal año las postulantes cumplieron un programa de entrenamiento especialmente elaborado para lograr



un adoctrinamiento completo y un adecuado conocimiento de todas las actividades que realiza la Marina. El objetivo final era que las Oficiales asimiladas tuvieran una sólida base y pudieran ser formadoras de las Aspirantes y Cadetes, función que se encuentran desempeñando a entera satisfacción de la Dirección. Esta acción es uno de los frutos, producto del esfuerzo intelectual mancomunado con los oficiales de Annapolis y del trabajo creativo de los oficiales peruanos.

Así las cosas se convocó el ingreso mixto en 1998, y se consideró un determinado número de vacantes para las postulantes de sexo femenino.

Las Aspirantes a Cadete Naval ingresadas en marzo de 1998, seleccionadas dentro de un numeroso grupo de postulantes, aprobaron con eficiencia el examen de ingreso y se encuentran desarrollando los programas académicos, de moral y disciplina, deportivos y extra curriculares en condiciones prácticamente idénticas a sus compañeros varones. Siguen la misma rutina diaria y se alojan en las mismas áreas de habitabilidad de los Aspirantes y Cadetes varones, aunque ocupan camarotes con baño acondicionado para mujeres.

La pauta de 1998 marcó con éxito halagador lo que en los años venideros significará la presencia, cada vez mas protagónica, de la mujer en la Marina de Guerra del Perú. El nuevo siglo, para el que la Institución apresta su antigua experiencia, significará también la presencia de las primeras Alféreces de Fragata de Comando General en nuestra Armada. La Escuela Naval del Perú las está formando ahora, al igual que los varones en los aspectos fundamentales de la moral y la disciplina; a los que se une el vector académico y la exigencia de alto profesionalismo con las herramientas tecnológicas de última generación. Tener pues confianza en el resultado no es para nosotros una presunción ni exagerado optimismo, es mas que ello: fundamentada esperanza. Cumple así una vez mas la Escuela Naval del Perú un encargo de la Marina de Guerra, encargo que por ser de la Patria, es sagrado.

Por ello al concluir el año de 1998, el discurso Memoria del Director de la Escuela Naval del Perú guarda consonancia con lo que desde muchas décadas atrás ha venido sucediendo en el seno de la institución educativa naval.

Cuando en esta memoria el Director afirma que: "las áreas básicas que se imparten en este centro de formación superior: las áreas académico-profesional, naval-disciplinaria y físico-deportivo son las tres grandes columnas que



soportan la estructura formativa del Cadete Naval, a través del mantenimiento de un equilibrado balance de las mismas”, alienta en estas palabras el espíritu que siempre ha enseñoreado en el pensamiento de las diversas generaciones de hombres responsables de la dirección, aunque bajo un enfoque que tiene respaldo, justamente en la experiencia transcurrida, inteligentemente aplicada con luces modernas.

La apertura de la Escuela a la experiencia acumulada de instituciones de gran nivel, al aprovechamiento de sus catedráticos en nuestras aulas, la actualización del conocimiento y su metodología poco tiene que ver con el antiguo pensamiento, diríamos doméstico, que aunque útil en el pasado, debe evolucionar para permitir el intercambio de ideas entre el mundo naval militar y el civil.

Hoy en la Escuela Naval del Perú –según expresa el Director- el idioma inglés es “una herramienta profesional indispensable para poder acceder a la tecnología disponible, por ello existe un convenio con la Pontificia Universidad Católica del Perú (...) a fin que se encargue totalmente de la enseñanza de inglés, para así garantizar que todo Oficial se gradúe con amplio dominio de este idioma”.

Paralelamente a la necesidad fundamental de un segundo idioma, se presenta ahora una exigencia inexistente en los años sesenta: el conocimiento de la informática. Menciona por ello el Director: “(...) la informática hará que el próximo siglo sea equiparado a un analfabeto aquel profesional que no esté en capacidad de emplear esta formidable herramienta en cualquier campo del saber. A partir del presente año, los Aspirantes han recibido una computadora Pentium de última generación, la cual es de su propiedad y se mantendrá en sus camarotes para ser utilizadas durante su permanencia en la Escuela; de esta manera el Cadete se familiarizará desde el inicio en el uso de este poderoso instrumento y obtendrá con el tiempo el mejor provecho del mismo. Asimismo, hace escasos días ha entrado en funcionamiento el mas moderno y completo laboratorio de cómputo y multimedia con que cuenta nuestra Marina, el cual está instalado en el Edificio Guise. Dicho equipamiento, consiste en un servidor y 50 máquinas Pentium II, permite no solamente la enseñanza de paquetes de software de productividad sino que también sirve para prácticas de laboratorio de ciencias básicas, ciencias aplicadas e inglés”.

En el mismo vector de trabajo antes mencionado con respecto a la



Pontificia Universidad Católica del Perú, expresa el Director que la Escuela Naval tiene establecido un convenio mediante el cual se “(...) ha permitido impartir formación a cuatro promociones de Cadetes de Administración, con un total de 48 Cadetes”.

Expresa asimismo en lo que respecta a otro prestigioso centro de estudios superiores: “se ha continuado con la ejecución del convenio con la Universidad Nacional de Ingeniería para Cadetes de Comando, de los cuales el día de hoy obtienen su diploma 15 Cadetes del 4to. año al haber completado satisfactoriamente el programa de estudios de la facultad de Ingeniería Naval de dicha Universidad”

Cabe recordar en este pasaje de la Memoria de 1998, la iniciativa de aquel Director de nacionalidad francesa, José A. Theron, que desempeñó el cargo en 1912, y logró introducir por primera vez en la historia de la Marina del Perú, la especialidad de Oficiales Ingenieros lo que hasta ese momento no se practicaba.

El espíritu medular y su manifiesta continuidad, tantas veces mencionada a lo largo de este estudio, se reconfirma aquí: “Es a bordo de los buques y en un contacto directo con el mar, medio natural del ejercicio de nuestra profesión, en que el Cadete Naval afianza su vocación y consolida los fundamentos esenciales de la carrera. Durante el presente año, los Cadetes de Primero, Segundo y Tercer año realizaron el viaje de instrucción al litoral en los meses de enero y febrero; la promoción de Cadetes de Cuarto año participó en un operativo de entrenamiento operacional avanzado, embarcados a bordo de tres fragatas misileras. Dicho operativo permitió a los Cadetes realizar intensas prácticas en operaciones, comunicaciones navales, maniobra, y funciones de Oficial de Guardia en la mar y en puerto”.

La reformulación del tradicional Departamento de Disciplina, está actualmente organizado en dos divisiones, “la de Disciplina que se encarga de formar al Cadete en el estricto respeto a la normatividad vigente, partiendo del profundo conocimiento y cumplimiento del régimen interno del Batallón Angamos; y la División de Moral y Etica, que tiene a su cargo la profundización de los valores humanos fundamentales en la formación del Cadete, incidiendo en la ética, lealtad, disciplina, honestidad, respeto y ejemplo para con el subordinado. Todo ello sumado a una mística basada en las más puras tradiciones navales”.





BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINA DIRINTEMAR

La ceremonia de clausura marca en el mes de diciembre el fin de actividades y el inicio de una nueva vida profesional.



El grado de Alférez de Fragata reemplaza a la capona de Cadete de 4to. Año.



Espadas y dragonas



La espada es símbolo de mando



204



Bajo la égida de Grau, siempre.

Respecto al ya mencionado tópico del Aspirantazgo femenino especifica la Memoria 1998 que “Al término del concurso de admisión se incorporaron 18 Aspirantes de sexo femenino, por primera vez en la historia de nuestra Alma Mater. Al respecto, de acuerdo a las directivas emitidas por la Comandancia General de la Marina, y a las acciones de preparación desarrolladas desde el año pasado, se ha logrado llevar a cabo un eficiente proceso de integración de los Cadetes, sin discriminación alguna por razones de sexo y sin crear condicionamientos que impidan una interacción fluida entre hombres y mujeres. Ha sido realmente un experiencia importante y sus resultados están a la vista, las 15 Aspirantes que han logrado convertir en realidad su deseo de ser Cadetes Navales ahora ostentan el distintivo correspondiente y tienen todo el derecho de serlo; pues han pasado por las mismas vicisitudes y sacrificios que sus compañeros hombres, y se encuentran en filas, completamente integradas conformando el Batallón Angamos”.

Tan fructífero esfuerzo llevaría a representantes de la Academia Naval de Annapolis a expresar que ellos –cuya experiencia en este aspecto se remonta a 40 años- hubieran querido tener la oportunidad de iniciar su primer año de Aspirantazgo femenino bajo las circunstancias en que emprendió tal tarea la Escuela Naval del Perú.

En lo que en más de una ocasión prohió el “espíritu Davy” de la década del 20 al 30, es decir la imprescindencia del deporte en la formación moral, física y disciplinaria del joven aspirante a Oficial de Marina, la Memoria 1998 enfatiza: “En el aspecto de formación física y deportiva se han cumplido con éxito las actividades proyectadas, cuyo objetivo ha sido el de proporcionar al Cadete la destreza necesaria en el programa de acondicionamiento físico básico, que incluye las disciplinas de natación, tiro, defensa personal y deportes náuticos. El Batallón Angamos ha participado como siempre en diversas competencias deportivas a nivel de las federaciones nacionales, especialmente de remo, caza submarina, vela, lucha libre, y tae-kwon-do, habiendo sido seleccionados varios Cadetes para integrar diversas selecciones nacionales; de los cuales cinco se encuentran en la fecha en el extranjero defendiendo los colores patrios en las disciplinas de remo y lucha libre”. Es importante destacar que una pista de atletismo sintético es parte del planeamiento 1999.

Ya en rumbo al nuevo siglo, la Escuela Naval del Perú desarrolla un proyecto de “conformación de la intranet académica, mediante el tendido e interconexión de fibra óptica de las computadoras personales de los Cadetes con



el servidor del laboratorio de informática y adquisición de un sistema múltiple de grabación y reproducción de discos compactos. Este proyecto permitirá a los Cadetes tener acceso, desde sus camarotes tanto a internet como a una gran cantidad de información técnica, científica y académica que incluirá la grabación en video digital de las clases recibidas en aulas durante la última semana; (...) proyecto en ejecución que pondrá a la Escuela Naval a la vanguardia en el país en cuanto al uso de este tipo de tecnología”.

Trasunta en esta Memoria de años finiseculares una firme determinación que sin duda es expresión en primera instancia de seguridad en lo que se hace, de confianza en lo que será la práctica firme de lo planeado, de profesionalismo. Los Aspirantes y Cadetes Navales se saben destinatarios de tan señalado esfuerzo, que tiene garantía de éxito por su hondo contenido espiritual. El Batallón Angamos es un núcleo humano con futuro, la Marina de Guerra del Perú, a través de sus hombres, tiene el encargo de convertir esta posibilidad inicial en una brillante realidad.

Los alumnos de hoy son también la evocación de quienes durante muchísimos años dedicaron su vida al esfuerzo vital de la educación naval en el Perú.

Llega a su fin este recorrido histórico y espiritual que se inició por especial encargo de los hombres que hoy conducen la Escuela Naval del Perú. Trabajo que en el camino halló vetas valiosas que permitieron enriquecerlo. Tarea señalada también por la participación noble, entusiasta, de antiguos, admirables jefes navales cuyos testimonios lograron esa alquimia maravillosa de transformar la tradición oral en testimonio escrito que transmite historia – que así no se pierde, se aprehende en papel y tinta– pero que fundamentalmente trasunta el sentimiento, impulso anímico que –lo dicen los nuevos paladines– es al fin de cuentas “mística basada en las más puras tradiciones navales”.

Esta es la clave y el mensaje.





El Comandante General de la Marina en acto tan significativo como tradicional entrega al flamante Alférez de Fragata la espada que a su vez le alcanza el Director de la Escuela Naval del Perú. Ceremonia de clausura 1998



El júbilo de un joven que se asoma a la vida y ansía participar en ella, es auténtica expresión de su esperanza. Mucho de lo que él pueda lograr más adelante, tiene también relación con el esfuerzo de sus mayores, al brindarle posibilidades de realización personal e institucional en el mundo nuevo.

Agradecimiento



Reloj Solar obsequiado por la Promoción 1942 a la Escuela Naval del Perú al cumplirse 50 años de su ingreso (1936) como Aspirantes de Marina. Instalado en el campus, representa una expresión de reconocimiento y gratitud al Alma Mater de nuestra Marina de Guerra.

El agradecimiento es la memoria del corazón.

RP. Juan Bautista Massieu (1742-1818)

E

xpreso mi especial agradecimiento al Director de la Escuela Naval del Perú Contralmirante José Noriega Lores por la confianza depositada, y su entusiasta participación en este trabajo.

A sus Sub-directores: Contralmirante Eduardo Darcourt Adrianzén (1998) y Capitán de Navío Fergán Herrera Cuntti (1999).

Al Almirante Federico Salmón de la Jara, al Almirante Javier Pinillos Cabada, al Comandante Luis Felipe Villena, al Comandante Miguel Flórez Nohesell (Q.E.P.D.) que aportaron generosamente en esta tarea.

Al Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú. Director Dr. Fernando Rosas Moscoso. A las señoritas Rosa Alegría y Maritza Danós.

A la Fuerza de Aviación Naval, desde sus aeronaves se imprimieron modernas fotografías.

Al Museo Naval del Perú "Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía".

A la Dirección de Información de la Marina.

Al Archivo Histórico de la Marina: C. de N. Francisco Yábar Acuña, y señoritas Lorena Toledo Valdez, Elia Chávez Mejía y Lili Alarcón Urrutia.

Al Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. A las señoritas Esperanza Navarro Pántac y Ana María Egúsquiza Cornejo.

Al Oficial de Mar 1ro. Sad. Alberto Gómez Figueredo.

Al Centro de Producción Imprenta de la Marina, que asumió el importante compromiso de esta obra: Capitán de Corbeta Fernando Luna del Castillo. Tco. 3ro. Gráf. Jorge Cerrón Castro. STB. Tco. Gráfico Agustín Pinedo Carbajal,

A mi familia que cooperó activamente en esta obra.





Hilda Casaretto Sánchez

El 23 de julio de 1999 se instalaron en inmediaciones del "Palo Unión", en la Escuela Naval del Perú, dos cañones Voruz que conformaron la artillería principal de la Corbeta "Unión" en la Guerra del Pacífico. En trabajo mancomunado que es tributo a la Marina de Guerra del Perú, la Dirección de Intereses Marítimos y la Escuela Naval rescataron del cerro San Cristóbal estas invaluables reliquias históricas que fueron después restauradas por la Institución.



212



Hilda Casaretto Sánchez

Detalle "J. Voruz Nantes" grabado a ambos lados del aparato de puntería del cañón, fabricado por Voruz en Nantes (Francia). La corbeta "Unión" fue recibida en Nantes por Miguel Grau, joven Oficial comisionado por el gobierno peruano para tal efecto, en circunstancias que el país afrontaba un conflicto con España, que devendría después en guerra.

Bibliografia



Durante los Cruceros de Instrucción los Cadetes desarrollan diversas tareas que complementan conocimientos académicos adquiridos en la Escuela durante el año.

Ricardo Palma (1833 - 1919) fue Contador en la Marina de Guerra desde el año 1853 hasta 1866.

- 1.- Informe.- Memoria del Director Acc. de la Escuela Manuel Meln. Carbajal (sic) correspondiente al segundo semestre escolar del año 1873.- Vapor "Marañón", al ancla Callao diciembre 20 de 1873 (Nota: documento Comandancia de la barca "Nereyda" 17 de febrero 1874 que firma el Director Carbajal).
- 2.- Memoria del Director de la Escuela Naval Capitán de Fragata D. Juan Manuel Ontaneda correspondiente al año escolar de 1901 a 1902.- Lima Imp. encuadernación y librería de Gmo. Stolte. Melchormalo 126, 128 y 130. 1902.
- 3.- Memoria del Director Acc. de la Escuela Naval José M. Tirado correspondiente al año escolar 1916.
- 4.- Memoria presentada por el Director Capitán de Navío D. Ernesto Caballero y Lastre en la clausura del año escolar de 1917. La Punta Imp. de la Escuela Naval 1917.
- 5.- Memoria presentada por el Director Capitán de Fragata D. José R. Gálvez en la clausura del año escolar 1919. La Punta. Imp. de la Escuela Naval 1919.
- 6.- Armada del Perú: Escuela Naval. Memoria del año escolar de 1920. La Punta. Talleres tipográficos de la Escuela. 1920.
- 7.- Revista "Orto" número 1. La Punta diciembre 1936. Director Cadete Teniente Segundo Miguel Flórez Nohesell.
- 8.- Prospecto de admisión Escuela Naval del Perú 1937.
- 9.- Historia Marítima del Perú.- Autores consultados: Guillermo Lohmann Villena Siglos XVII y XVIII. Tomo 4. José Agustín de la Puente Candamo años 1790 a 1826. Tomo V Vol.1. Félix Denegri Luna años 1826 a 1851. Tomo VI Vol.1. Fernando Romero Pintado años 1850 a 1870. Tomo VIII. Vol.2. Melitón Carvajal Pareja años 1870 a 1876. Tomo IX. Vol.2. Héctor López Martínez años 1876 a 1879. Tomo X. Raúl Palacios Rodríguez años 1884 a 1906 Tomo XII. Vol.2.
- 10.- El Mar de Grau y la Marina de Guerra del Perú. Autores doctor Percy Cayo Córdova. Doctor Raúl Palacios Rodríguez. Ministerio de Marina del Perú. Editions Delroisse.- France 1985.
- 11.- "Avante".- Compilación Tomo I números 1 al 42.- 20 junio 1982.- Tomo II números 43 al 89 junio 1992.- Fernando Casaretto A. Talleres gráficos del Centro de Producción Imprenta de la Marina. 1982. 1992.



- 12.- Iniciación de la Escuela Naval del Perú.- Germán Stiglich A.- Revista de Marina 1923.
- 13.- Historia de la Marina de Guerra del Perú.- Manuel I. Vegas G.- Publicaciones del Museo Naval 1978.
- 14.- Historia de la Marina del Perú.- Rosendo Melo.- Publicaciones del Museo Naval 1980.
- 15.- Apuntes personales Archivo familia Elías.
- 16.- Historia de la República del Perú 1822-1933.- Jorge Basadre.- Quinta edición.- Editorial Universitaria, 1983.
- 17.- Diccionario Histórico y Biográfico del Perú.- Milla Batres.- 1986.
- 18.- Revista de Marina.
- 19.- Tradición oral recogida: Almirante Federico Salmón de la Jara. Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez. Capitán de Fragata Miguel Flórez Nohesell. Almirante Pedro Gálvez Velarde. Comandante profesor de educación física Raúl Pardón García. Profesor Humberto Santillán Arista.
- 20.- "Una Historia Muy Pequeña".- Edición 1992 de la Promoción 1962 de la Escuela Naval del Perú.- Fernando Casaretto Alvarado.
- 21.- Colección revista "Mundial".
- 22.- Colección revista "Variedades".
- 23.- Colección revista "Caretas", perteneciente al Contralmirante Paúl Zuzunaga Meneses.
- 24.- Revista "Orto".
- 25.- Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- 26.- Biblioteca Nacional. Sala de Investigaciones Bibliográficas. Documentación diversa.
- 27.- Escuela Naval del Perú. Biblioteca y Archivo fotográfico a cargo de la señorita bibliotecaria Norma Velarde.
- 28.- Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- 29.- Biblioteca y Archivo fotográfico del Museo Naval del Perú.
- 30.- Archivo Histórico de la Marina.-
- 31.- "Historia Aeronáutica del Perú" Tomos II y III. Autor: Coronel Fuerza Aérea Peruana Carlos A. de la Jara. Editoriales Unidas S.A. 20 de julio 1977.



- 32.- “Los Hombres del Mar” José de la Puente Brunke. Dirección de Intereses Marítimos 1994.
- 33.- “Guise y la Aurora de la Armada Republicana” Fernando Romero Pintado. Dirección de Intereses Marítimos 1994.
- 34.- “A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau” Fernando Casaretto Alvarado. Cuarta edición. Dirección de Intereses Marítimos.- Talleres Gráficos de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú 1995.
- 35.- “El Callao su historia en imágenes”. Segunda Edición agosto 1993. Dirección de Intereses Marítimos.
- 36.- Hemeroteca del diario “El Comercio”.
- 37.- El Callao: Monografía Histórico Geográfica.- Manuel I. Vegas.
- 38.- Sima Perú Servicios Industriales de la Marina. Fernando Casaretto Alvarado.
- 39.- Diccionario Ilustrado de Frases Célebres y Citas Literarias.- Vicente Vega. Editorial Gustavo Gili S.A. – Barcelona España 1952.



INDICE

Presentación / 11

Introducción / 15

Prólogo / 19

Capítulo I

Docencia del mar y génesis de la Escuela Naval durante el Virreinato. / 27

Capítulo II

La Escuela Naval nació con la Patria en 1821, el meritorio derrotero del siglo XIX. / 45

Capítulo III

1879, el pontón "Perú", 1907. / 71

Capítulo IV

El transporte "Iquitos", Bellavista, La Punta, la modernidad. / 93

Capítulo V

El notable esfuerzo en plena navegación del siglo XX. / 133

Capítulo VI

Presencia del Gran Almirante Grau en la Escuela Naval del Perú. / 179

Capítulo VII

El camino meritorio y un mensaje en rumbo al nuevo siglo. / 189

Agradecimiento / 209

Bibliografía / 213



219

NOTA: El anillo que a manera de viñeta ilustra la numeración es detalle fotográfico tomado del catafalco del Almirante Miguel Grau en la Cripta de los Héroes.

Se ha prescindido de las citas al pie de página para facilitar la lectura de esta obra, las fuentes figuran en la bibliografía.

