MARINOS NOTABLES DEL PERÚ

Volumen 3

. 5385
3
l Vol. 3

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS
2021

7322

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

MARINOS NOTABLES
— DEL —
PERÚ

Volumen 3

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 923.5385/153
Nro. Inv.: 7322
Fecha: 14 u 22

MARINOS NOTABLES DEL PERÚ

Ernesto Caballero y Lastres (1872-1944).
Germán Stiglich Álvarez (1877-1928).
Héctor Mercado Silva (1885-1958).
Enrique Labarthe Durand (1890-1960).
Roque Saldías Maninat (1892-1974).

Volumen 3

Dirección de Intereses Marítimos
Marina de Guerra del Perú

2021

Marinos Notables del Perú - Volumen 3.

Editor:
Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina Cdra. 36 s/n
La Perla-Callao

Autor:
Emilio Candela Jiménez

Director de Intereses Marítimos
Contralmirante Antonio Vildoso Concha

Cuidado de Edición
Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann
Jefe del Departamento de Asuntos Históricos y Patrimonio Documental
Dirección de Intereses Marítimos

1era. Edición

Tiraje: 3000

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nro.: 2021-14289

Se termino de imprimir en Diciembre de 2021 en:
Imprenta :Optimos Editores SAC
Dirección :Jr. Recuay 283 - Breña, Lima
Télefono :994-997-960
E-mail :optimos.peru@gmail.com
Lima - Perú

INDICE

PRESENTACIÓN ____ VII

PRÓLOGO ____ IX

INTRODUCCIÓN ____ XI

ERNESTO CABALLERO Y LASTRES (1872-1944) ____ 15

GERMÁN STIGLICH ÁLVAREZ (1877-1928) ____ 25

HÉCTOR MERCADO SILVA (1885-1958) ____ 35

ENRIQUE LABARTHE DURAND (1890-1960) ____ 45

ROQUE SALDÍAS MANINAT (1892-1974) ____ 55

FUENTES ____ 71

Presentación

En el año del bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, la aparición de la colección que tiene entre sus manos se convierte en una edición necesaria, la misma que tiene por finalidad recordar a notables marinos que nos mostraron el camino de honor y sacrificio a seguir para aportar a la seguridad, defensa, conocimiento y cultura de nuestro país.

Recordar es una actividad humana que ennoblece tanto a quien lo hace como a quien se recuerda, puesto que se reconoce que sus acciones son dignas de mantenerlas vigentes en la memoria colectiva de las futuras generaciones. De hecho, nuestra Institución se enorgullece de resguardar una nutrida historia llena tanto de glorias como de momentos difíciles, los cuales nos motivan a la reflexión respecto a nuestro aporte e importancia real para un país marítimo como el Perú.

Es así que la relación de nombres que se han reunido en estos tres volúmenes es representativo de las diferentes generaciones que, en sus respectivos contextos históricos, han sido líderes natos que han legado honor y gloria a quienes vestimos el uniforme azul y oro, así como a los peruanos de bien.

Almirante

Alberto Alcalá Luna

Comandante General de la Marina

Prólogo

Los dos siglos que la Marina de Guerra del Perú conmemora en el 2021 ha sido la motivación de editar esta colección que reúne las biografías resumidas de distinguidos marinos, cuyas vidas son cátedras diarias de servicio al país.

La selección de los personajes que leerán a continuación responde a la subjetividad y al límite impuesto por el concepto editorial que esta obra contiene. Sin embargo, la nómina de las breves biografías de los marinos notables que se reúnen en estos tres volúmenes es, a todas luces, dignas de conformar cualquier edición conmemorativa, tal cual es esta.

Recordar los aportes de Guise, Panizo, Grau, Montero, Caballero y Stiglich, entre otros que aparecen en esta obra, nos ayuda a tener un panorama general del accionar institucional en beneficio de nuestra Patria, labor que se continúa sin descanso a la fecha.

Estos tres volúmenes aspiran a ser herramientas tangibles, perennes y renovables de la difusión de nuestra honrosa tradición, heredada de quienes nos antecedieron en el uso de la espada y uniforme que la Patria nos ha confiado. Tengamos siempre presente, que nuestro prestigio descansa sobre nuestros hombros gracias a lo que hicieron nuestros ancestros espirituales, prestigio que heredarán quienes nos releven en la tarea cotidiana de servir a la Patria.

Deseo expresar mi agradecimiento a todos los autores que han dado brillo a esta colección, la misma que servirá de base para continuar con la enseñanza de nuestra historia, tarea importantísima para conseguir una conciencia marítima con perspectiva y previsión naval.

Contralmirante
Antonio Vildoso Concha
Director de Intereses Marítimos

Introducción

En 1917 el entonces Teniente Segundo de la Armada, Enrique Labarthe, publicó un artículo en la Revista de Marina titulado "De nuestras necesidades" en el cual citaba la siguiente frase: "el Poder Naval no depende del solo hecho de tener buques y cañones, sino principalmente de un poder invisible, pero real, que es el efectivo poder de los hombres que manejan buques y cañones".

Esas simbólicas palabras resumen muy bien lo que fue la travesía de los cinco hombres cuyas vidas repasaremos en las siguientes páginas. A lo largo de las mismas, veremos en detalle como su destacada formación profesional aunada a su sacrificio y compromiso con el país, les permitieron conseguir hitos en la evolución y modernización de nuestra Marina de Guerra, logrando con ello contribuir al progreso del Perú.

Su accionar esta esencialmente circunscrito a la primera mitad del siglo XX, etapa que fue decisiva en la recuperación de nuestra Armada, tras el desastre que dejó la Guerra del Pacífico. Los gobiernos de las primeras décadas se abocaron a la tarea de reconstruir la economía del país, además de generar una mayor estabilidad política, lo cual permitió sentar las bases de ese proceso. En esa línea de acción, primero llegó una misión naval francesa, de manera similar como había ocurrido con el Ejército a fines del siglo XIX. Con el contexto de la Primera Guerra Mundial, y la aparición de novedades tecnológicas como los submarinos, varios oficiales empezaron a publicar textos con opiniones favorables a realizar cambios urgentes.

Ello se vio reflejado en la serie de reformas que se dieron a partir de los años veinte. Dos fueron fundamentales: la creación del Ministerio de Marina por Ley N° 4003 del 13 de octubre de 1920, y la llegada de una misión naval norteamericana, cuyo jefe fue el Capitán de Navío Frank B. Freyer. Esta última cumplió las funciones de dirección, orientación y asesoría y sus miembros ocuparon cargos en el nuevo Ministerio, la Comandancia General de la Escuadra y la Escuela Naval. La misión norteamericana ejerció una influencia mucho más profunda y decisiva que la misión naval francesa que funcionó hasta el estallido de la llamada "Gran Guerra".

Eran los tiempos del Oncenio de Leguía, con su discurso modernizador y la obsesión por las grandes obras públicas; pero también con el interés por cerrar nuestras fronteras pendientes. Recordemos que la situación de Tacna y Arica

aún se encontraba por definir, en espera de realizar un plebiscito. Ello permite entender que en esos años se efectuó la reorganización general de los servicios de la marina en cuanto a la administración y personal, creándose en 1923 un Cuerpo Único de oficiales, dando inicio, de manera constante, a los viajes de práctica y entrenamiento para el personal y reorganizando la Escuela Naval a la cual se le dio una tendencia práctica. En los siguientes años llegaron los primeros submarinos construidos en Estados Unidos, y en 1930 se echaron las bases de la Escuela Superior de Guerra Naval que abrió bajo la dirección del Contralmirante William S. Pye.

Casi a finales de ese periodo se produjo otro cambio institucional, cuando el Ministerio de Marina fue ampliado por la ley N° 6511 del 18 de febrero de 1929, pasando a llamarse Ministerio de Marina y Aviación, incorporándose a su competencia las primeras actividades del Cuerpo Aeronáutico del Perú. Los años treinta y cuarenta vieron nuevamente la participación de la Armada en conflictos externos, como el acaecido con Colombia (1933-1934) y la Guerra con Ecuador (1941). Durante esos difíciles momentos, los oficiales y personal subalterno tuvieron una actuación destacada y heroica, como fue el caso de Héctor Mercado Silva.

Al mismo tiempo, nuestra Escuadra y varios de sus miembros cumplieron un rol fundamental en la integración del territorio nacional y en la definición de los límites fronterizos. En el primer aspecto, destaca sobremanera la figura de Germán Stiglich, un oficial que recorrió diversas regiones del país, y describió los variados accidentes geográficos que pudo observar. Fruto de esa incansable labor, nos dejó una inmensa obra que enriqueció el conocimiento geográfico que se tenía del territorio nacional y logró identificar el potencial y riqueza de la Amazonía, en una época en la que no había demasiado interés por el desarrollo de esa zona. En cuanto a lo segundo, es de resaltar el trabajo de Enrique Labarthe quien entre 1925 y 1929 formó parte de la comisión de límites con Chile, contribuyendo a definir esa difícil frontera y ayudando en la repatriación de ciudadanos peruanos que habían sufrido el acoso de autoridades chilenas.

Como ha sido recurrente en nuestra historia republicana, la política también ha estado presente en la evolución del accionar de la Marina, lo que se manifestó en las gestiones de oficiales como ministros o parlamentarios o siendo parte de las Juntas militares que en diversos momentos estuvieron al mando del país. Resalta el caso del Vicealmirante Roque Saldías, destacado oficial que en varias oportunidades fue Ministro, tanto en la cartera de Marina como en la de Hacienda y Trabajo y Previsión social, y que llegó a ser Presidente del Consejo de Ministros durante el gobierno de Odría. Fue su notoria influencia en este régimen, lo que permitió ejecutar una serie de medidas que sentaron las bases de una institución naval moderna, no solo por las adquisiciones materiales, sino por la consolidación de los vínculos con la marina norteamericana evidenciada

en intercambios académicos y profesionales que beneficiaron la formación de los futuros marinos.

Todo lo mencionado nos permite afirmar que las destacadas vidas y trayectorias que detallaremos en las siguientes páginas fueron muy beneficiosas para el país, sobre todo en un contexto complejo marcado por los conflictos internos, las tragedias internacionales y la falta de integración en la sociedad. Estos cinco oficiales representan la heroica y sacrificada actuación de nuestra Marina de Guerra en la primera mitad del siglo XX, ejerciendo un rol esencial en la defensa nacional, apoyando en la acción social del Estado y contribuyendo en la pacificación del país. Todo ese esfuerzo es el que permitió un mejor conocimiento de nuestro territorio, la afirmación de nuestra identidad y el inculcar sólidos valores morales y patrióticos, tan necesarios en los tiempos actuales. En el año del Bicentenario de nuestra independencia, y también de la Marina de Guerra del Perú, los peruanos debemos renovar el compromiso por fortalecer el conocimiento sobre una institución fundamental en el devenir de nuestra Patria, la que formó al "peruano del milenio" y su imperecedero ejemplo para las nuevas generaciones. Ese será nuestro mejor homenaje.

El Autor

ERNESTEO
CABALLERO
Y LASTRES

(1872 - 1944)

Contralmirante Ernesto Caballero y Lastres

Nació en Lima el 3 de noviembre de 1872. Estudió en el Colegio Guadalupe (1886-1887). En 1889 su padre, Félix Caballero y Navarrete, lo presenta para que sea admitido en la sección de Guardiamarinas de la Escuela Naval. Es admitido en la Escuela Naval el 1 de mayo de 1889, obteniendo el título de Guardiamarina después de culminar sus estudios el 25 de febrero de 1893, y destinado a la dotación del crucero *Lima*.

El 9 de marzo de 1893 obtuvo licencia para practicar en buques de vela, embarcándose en la barca inglesa *Silverhow* en viaje del Callao a las costas de Chile y Queenstown (Irlanda). Durante su permanencia en Europa se dedicó a ensanchar sus conocimientos en los astilleros y arsenales, emprendiendo su viaje de regreso a bordo de la barca inglesa *Bandeeth*, de Liverpool a Iquique, pasando de allí al Callao. También atravesó dos veces el Cabo de Hornos en viaje de las costas de Chile a las de Europa. Como constancia de estos viajes presentó a la Dirección de Marina el Diario de Navegación y el derrotero seguido en ellos.

El 23 de junio de 1894 se incorporó a la dotación de su buque, siendo ascendido a Alférez de Fragata el 18 de mayo de 1894. En mayo de 1895 regresó a la Escuela como profesor de la sección de Guardiamarinas.

El 8 de junio de 1896, fue asignado al servicio del crucero *Constitución* junto con el Alférez de Fragata Benjamín de la Haza, cuatro guardiamarinas y un practicante de medicina. Hizo un viaje al Río Pará (Brasil) y regresó después de haber cumplido una comisión que el gobierno le encomendó a su Unidad, con motivo del movimiento separatista de Iquitos. En este viaje elaboró la relación historiada de la navegación, trabajo que entregó a su regreso.

Durante el viaje al Pará navegó 15,433 millas náuticas. A bordo del crucero *Lima* y el transporte *Constitución*, en diferentes viajes a los puertos de la costa 11,653, y en viaje de instrucción a Europa 24,814 millas náuticas. Todo ello hace un total de 51,900 millas náuticas (hasta julio de 1897). Actuó como secretario en dos juicios, uno de los cuales fue seguido en plenario y llevado después al Consejo de Guerra.

El 11 de febrero de 1897 pidió licencia de dos meses con goce de haber por una lesión a la rodilla derecha (una entorsis) durante su presencia en el Pará. La Comandancia General de la Escuadra le concedió el beneficio de la licencia con

goce de haber por dos meses.

Según su hoja de servicios, en 1897 había tenido las siguientes colocaciones:

En el crucero *Lima* (25 febrero 1893).

Con licencia, navegando en dos buques ingleses (09 marzo 1893).

En el crucero *Lima* (23 junio 1894).

En la Escuela Naval como profesor (21 mayo 1895).

En el transporte *Constitución* (junio 1896).

En mayo de 1899 un jurado de jefes y oficiales de la Armada se encargó de evaluarlo, declarándolo apto para un ascenso. Fue así como, en mayo de 1899, la Junta Calificadora de la Marina determinó en sesión el promoverlo a Teniente Segundo de la Armada.

En 1900, fue parte de los fundadores de la Liga de Defensa Nacional que sirvió, más tarde, de base para formar la Asociación Nacional Pro Marina. El 20 de junio de 1900 pasó al crucero *Lima*, siendo reemplazado como profesor del curso de Artillería Naval por el Teniente Primero Benjamín de la Haza. El 6 de abril de 1901 fue nombrado a la Escuela de Grumetes a bordo del crucero *Constitución*, bajo la dirección del Capitán de Navío Ramón Freire. Ese mismo año, el 12 de octubre, fue destinado como Capitán de Puerto de Huarmey.

Los meses siguientes mantuvo diversas ocupaciones, siendo nombrado Capitán de Puerto de Tambo de Mora y, unos meses después, el 16 de mayo, fue designado Segundo Comandante del transporte *Chalaco*. En febrero de 1903 después de recibir su liquidación y revisados los informes correspondientes quedó expedito para ser ascendido al grado de Teniente Primero. Con este ascenso, el 13 de diciembre de 1904, fue nombrado comandante del transporte *Chalaco*. Sin embargo, para el 18 de marzo de 1905 fue traslado al transporte *Iquitos*, ocupando el cargo de Director de la Escuela Naval embarcada en ese buque. Ese mismo año, el 27 de julio, se le concedió el grado de Capitán de Corbeta graduado; y un año después, el 3 de febrero de 1906, se le dio el grado de Capitán de Corbeta efectivo.

El 2 de octubre de 1906, Caballero y Lastres solicitó al Comandante Principal de las Milicias Navales la ampliación de la liquidación de sus servicios. De esta se puede conocer que para el 30 de setiembre de 1906 llevaba en el servicio trece años, cuatro meses y cinco días. En julio de 1907 fue ascendido a Capitán de Fragata. El 28 de enero de 1908 volvió a ser designado Director de la Escuela Naval y Comandante del *Iquitos*, lo que motivó que le dirigiera un oficio al Ministro de Guerra y Marina pidiendo se le otorgue el beneficio de la gratificación por concepto de enseñanza, lo cual le fue otorgado. Por todo ello, en enero de 1909 fue ratificado como comandante de la citada Unidad.

Durante el primer gobierno de Augusto B. Leguía se le encomendó la comisión de adquisición de buques y armamento, por lo que viajó en 1910 a Francia y Estados Unidos de América. Fue un entusiasta defensor de la compra de buques para contrarrestar a la Armada chilena, resaltando los sumergibles o submarinos que recién hacían su aparición. Sobre ese punto, el *Diccionario de Peruanos Contemporáneos* de 1921 decía lo siguiente:

"Fue un gran entusiasta de la eficacia de los elementos submarinos de guerra. Su constante propaganda llamó la atención del Gobierno del presidente Leguía, en cuya gestión, en 1910, fue enviado a Francia para contratar la construcción de los sumergibles Ferré y Palacios. Estas dos naves arribaron al Callao, cuando ninguna de las repúblicas sudamericanas había adquirido todavía buques submarinos. En 1912 fue nombrado comisionado naval en los Estados Unidos, y más tarde, en 1913, enviado al puerto de Pará a dirigir los trabajos de reparación del cazatorpedero Teniente Rodríguez".

De esa manera, sus conocimientos actualizados en el armamento y tecnología naval contribuyeron en la modernización de la Armada Peruana después de varias décadas difíciles tras el desastre de la Guerra del Pacífico. Los destacados resultados de sus actividades llevaron a que fuera ascendido en varias oportunidades en los años siguientes. Así, el 1 de febrero de 1911, de conformidad con lo dispuesto en el código de la marina militar, se le confirió la efectividad en el grado de Capitán de Fragata; y, el 27 de julio de 1912, fue ascendido a Capitán de Navío. Un año después se le nombró comandante del cazatorpedero *Teniente Rodríguez* y Jefe de la Estación de Sumergibles, recibiendo también una gratificación de mando y raciones.

En el plano personal, Caballero siempre mostró preocupación por su entorno familiar, lo que quedó demostrado en varias oportunidades. Así, en mayo de 1910 solicitó al Ministerio del ramo una asignación de 10 libras peruanas mensuales a su hermano Andrés Caballero y Lastres, descontadas de su sueldo mientras salió en comisión, la que le fue otorgada. Relacionado a su vida personal, en 1912 contrajo nupcias con Josefa Tizón de la Guerra en la Parroquia del Sagrario.

El 25 de abril de 1914 se le encomendó una nueva comisión en Francia, para encargar la construcción de nuevos buques. Sin embargo, pocos meses después estalló la Primera Guerra Mundial, por lo que su misión fue cancelada. Retornó al Perú, siendo nombrado Prefecto de Loreto y Comandante de la Flotilla de Iquitos en 1915, asumiendo las funciones de Comandante de Armas. El 25 de octubre de 1916 fue ascendido a Capitán de Navío efectivo, siendo reconocido como tal por el presidente de la República, José Pardo y Barreda.

En abril de 1917 asumió, nuevamente, la dirección de la Escuela Naval del Perú, pero esta vez en su nuevo local en el distrito de La Punta. Eran tiempos en los cuales varios oficiales manifestaban a través de artículos su preocupación

por la instrucción naval, ya que habían deficiencias y limitaciones materiales además de una falta de modernización de contenidos y enfoques en la formación de los futuros marinos. Por ello, el encargo asumido por Caballero y Lastres fue de gran responsabilidad. Su labor fue notable, quedando evidenciada en los proyectos y cambios que se implementaron. Así, en marzo de 1918 formó dos grupos de trabajo, siendo reemplazado en las comisiones encargadas de formular un proyecto de reglamento para promociones del personal (por el Capitán de Navío José Olivera) y en la encargada de presentar un proyecto de Código de Marina Mercante y Reglamento General de Capitanías (por el Capitán de Navío César Bielich).

Esta preocupación por el futuro de nuestra Armada se manifestó también en un interesante artículo titulado "Las nuevas bases de nuestro Poder Marítimo", y que Caballero publicó en 1918 en la Revista de Marina, bajo el seudónimo de Collingwood. En ese trabajo, empieza señalando que el poderío marítimo del Perú empezó en la etapa del virreinato, cuando se formó una importante escuadra para la defensa del litoral; y ya en los primeros tiempos republicanos, esa tradición naval continuó y se coronó de gloria en el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866. Sin embargo, después vino una etapa de descuido e inercia que nos llevó al desastre de la Guerra del Pacífico, y con ello Chile pasó a ser la nación con el mayor poder marítimo del Pacífico, desplazando al Perú. Ya entrando al siglo XX solo quedaba el recuerdo de un pasado glorioso de la Marina peruana, por lo que era necesario tomar acciones, y sobre todo diseñar una política naval que estuviera acorde a los nuevos tiempos.

Por ello, señalaba que ante la carencia de recursos económicos, el arma submarina debía convertirse en la base del nuevo poder marítimo del país, resaltando que en la gran guerra había demostrado todo su poder. De ese modo, propuso que la defensa naval del país debía sostenerse en la adquisición de sumergibles, torpederos, transportes e hidroaviones; siendo los dos primeros para la defensa móvil, el tercero para servicio de movilidad y los últimos para el servicio de informaciones y seguridad. Obviamente, esta nueva política debía estar unida a un aumento del presupuesto que a juicio del autor era fundamental y se justificaba alegando que tanto el Ejército como la Marina "son la más sólida base sobre la que descansan los derechos soberanos de un país". Reforzó su argumento detallando que tanto en Chile como Argentina se habían aprobado presupuestos que beneficiaban sus respectivas armadas, y se preguntaba porque no podía pasar lo mismo en nuestro país.

Finalmente, enfatizó otro aspecto que considera esencial en la nueva política naval que debía tener el país: la formación de un Ministerio de Marina. Recordemos que, hasta ese momento, existía la cartera de Guerra y Marina, la cual casi siempre había estado a cargo de un oficial del Ejército, y que se orientaba más a resolver los temas de ese instituto armado. Por ello, Caballero

es claro en sustentar la necesidad de separar ambos rubros con las siguientes razones:

"Consecuencia lógica de este Plan, como de la creación de cualquier Plan Naval, de su realización, medios de obtenerla, organización y sostenimiento, es la idea de una entidad técnica, capaz de afrontar la responsabilidad de su ejecución. Ella no puede ser otra que el Ministerio de Marina. Creado este, se verá que la Marina dispone de un poco más de un millón de soles, de los casi seis con que cuenta Guerra y Marina. La convicción de que es imposible tener Marina en estas condiciones, se impondrá entonces y se dará a ella lo que en justicia le corresponde".

Poco tiempo después, el deseo de Caballero se verá hecho realidad, cuando en 1920 se crea la cartera de Marina y se contrata la llegada de una misión naval norteamericana. Sin embargo, al mismo tiempo, los cambios políticos que el país vivió le generaron algunos problemas. El 4 de julio de 1919 se produce el levantamiento que llevó a la presidencia a Augusto B. Leguía, dando origen al llamado "Oncenio". El régimen de la "Patria Nueva" implicó el ataque político al civilismo y sus aliados, restringiendo libertades y deportando a personajes públicos que criticaron la interferencia en instituciones como el Poder Judicial y medios periodísticos. Por ello, diversas personalidades reaccionaron alejándose del Estado en señal de protesta, como ocurrió con Caballero y Lastres quien presentó su renuncia al cargo de Director de la Escuela Naval. Meses después, en diciembre de 1919, solicitó también su separación temporal del servicio activo de acuerdo al artículo 13 de la Ley de situación militar. Al momento de su retiro, su liquidación indicaba que había estado en servicio 26 años, cuatro meses y cinco días al 30 de setiembre de 1919. En los meses siguientes su pedido fue evaluado por autoridades navales y por un Fiscal de la Corte Suprema de Justicia, los cuales le dieron la razón y recomendaron expedir la resolución respectiva. Esta fue emitida el 30 de mayo de 1921.

Sin embargo, Leguía utilizó una estrategia para evitar mayores enfrentamientos con estos sectores: enviarlos al extranjero para diversas misiones neutralizando a potenciales opositores. Eso explica que ese mismo año fuera designado Agregado Naval en Italia, al mismo tiempo que era colaborador de "El Comercio", un medio crítico del gobierno, y de la Revista de Marina.

Por consiguiente, en los meses siguientes tuvo cargos diplomáticos, como lo atestiguan varios documentos, pero también varios problemas administrativos relacionados a sus años de servicio. Así, en 1920 desempeñó el cargo de Agregado Naval en la Legación del Perú en Italia y en Grecia. Se le encomendó la misión de hacer un estudio comparativo de los submarinos construidos antes y después de la Gran Guerra, detallando la evolución de esta arma para conocimiento del Estado Peruano. Sorprendentemente, en abril de 1921 el Ministerio de Relaciones Exteriores le informó al Jefe de Estado Mayor General de la Marina

que se cancelaba su nombramiento en los cargos diplomáticos antes señalados. Tras ese hecho, volvió a estar adscrito al Ministerio de Marina. Meses después, el 8 de agosto de aquel año, una resolución suprema lo reincorporó a esa misión al considerar que era importante la presencia de un adjunto naval en Italia.

En abril de 1922 solicitó el reconocimiento de sus servicios desde el 30 de setiembre de 1919 hasta esa fecha, además de los prestados como alumno de la Escuela Naval. Como resultado de ese pedido, se le notificó que al 31 de diciembre de 1921 tenía treinta y un años, siete meses y cinco días de servicios acumulados; lo que fue reclamado por la falta de servicios que no estaban siendo reconocidos. Ello fue rectificado en un oficio del 7 de agosto de 1922, el cual señalaba que el total de su tiempo de servicio era treinta y dos años, un mes y cinco días. En una Resolución Suprema del 29 de enero de 1923, el Ministerio de Marina informó que entre 1918 y 1922 había servido en las siguientes colocaciones:

1918: Enero a Diciembre: En la Escuela Naval

1919: Enero a Junio: En la Escuela Naval

1919: Julio a Diciembre: En el Ministerio de Guerra y Marina

1920: Enero a Junio: En el Concejo de Oficiales Generales

1920: Julio a Diciembre: En la Legación del Perú en Italia y Grecia como Adjunto Naval.

1921: Enero a Diciembre: En la Legación del Perú en Italia y Grecia como Adjunto Naval.

1922: Enero a Abril: En la Legación del Perú en Italia y Grecia como Adjunto Naval.

Unos meses después surgió otro inconveniente ya que Caballero no había acreditado el descuento de Ley para el fondo de montepío entre 1920 y 1921, cuando fue Adjunto Naval en la Legación de Perú en Italia y Grecia. Él mismo solicitó esa constancia a través de un documento enviado al Presidente de la República, el cual fue respondido por el Jefe del Estado Mayor General de la Marina. Finalmente, otro inconveniente del que fue víctima fue cuando una resolución suprema del 8 de agosto de 1927 dispuso la expropiación de dos lotes de su propiedad en La Punta, para el ensanche de la Escuela Naval, para lo cual se le hizo un pago de 1004 libras.

Eran los años de apogeo del régimen de Leguía, que se vieron manifestados en las celebraciones del centenario de la Independencia y de la batalla de Ayacucho. Durante todo ese tiempo, estuvo destacado fuera del país en misiones diplomáticas. Hacia 1924 fue designado Agregado Naval en Estados Unidos, y un año después se le nombró para el mismo cargo en España, permaneciendo en la capital española algunos años. Durante su estadía en Madrid fue nombrado

Delegado representante del gobierno peruano en la Comisión Internacional Oceanográfica Ibero-Americana, formada por el gobierno español. También el Ministerio de Relaciones Exteriores lo designó como Delegado peruano en el Congreso Internacional de Oceanografía, Hidrología Marina e Hidrología continental que se realizó en Sevilla en abril de 1929.

Los años treinta serían la última etapa de su carrera en la Armada, pues tuvo algunos problemas de salud que no le permitieron desempeñar de manera regular sus labores. El 1 de marzo de 1930, mediante resolución legislativa N.° 6842, el Congreso aprobó el ascenso de Caballero y Lastres al grado de Contralmirante. En abril de ese año una resolución suprema determinó que dejara el cargo de Agregado Naval en España para encargarse de la Dirección de Material de la Marina.

Un mes después solicitó el pase a disponibilidad por problemas en su salud, lo que le fue otorgado por resolución suprema del 12 de mayo. Por ello, en junio otro documento similar le autorizó a permanecer seis meses en el extranjero para atender sus tratamientos. En noviembre, una nueva resolución extendió esta licencia por un año y medio adicional.

Tras el golpe de Estado del comandante Luis Sánchez Cerro que derrocó a Leguía, envió una carta al nuevo Ministro de Marina y Aviación, Capitán de Fragata Carlos Rotalde, para solicitarle que se le aceptara el residir en el extranjero por dos años para atender sus temas de salud, ya que solo se había aprobado por seis meses. El 9 de agosto de 1932 una resolución suprema lo llamó a la actividad, poniéndolo a disposición del Ministerio de Relaciones Exteriores. Este despacho lo nombró en diciembre Adjunto Naval en la Legación de Perú en España en condición *ad honorem*.

El 25 de enero de 1936 el gobierno del General Benavides le otorgó la condecoración de la Orden Militar de Ayacucho en el grado de "Gran Oficial". Ese mismo año, la carrera naval de este personaje llegó a su fin cuando el 3 de noviembre una resolución suprema anunció su pase a retiro por límite de edad, de acuerdo a lo prescrito en la Ley de situación militar. A lo largo de su fructífera carrera recibió diversas condecoraciones como el ser Comendador de las Órdenes del Salvador de Grecia y de Francisco José de Austria; además de recibir la placa del Mérito de España, y ser Caballero de la Legión de Honor de Francia.

Falleció en Mónaco el 31 de enero de 1944. Semanas después su apoderado legal, Pedro Ugarteche, solicitó al Ministerio de Marina el derecho a la cédula de montepío para su viuda, doña Josefa Tizón, según lo dispuesto en su testamento del 15 de julio de 1920.

En 1945 la señora Tizón le concedió poderes a Carlos Elizalde de la Guerra para que administre sus bienes y la represente en temas legales. Un año después,

él se dirigió al Ministro de Marina para solicitarle la cédula de montepío en favor de la viuda de Caballero y Lastres, la cual residía en Suiza y tenía problemas de salud. En abril de 1946 las autoridades correspondientes informaron al Director de Personal de la Marina que le correspondía una pensión mensual de 575.00 soles, a partir de un expediente de servicio de cuarenta y tres años, siete meses y doce días. Una resolución suprema del 23 de abril de 1947 ratificó ese dictamen, pero fue anulada unos meses después ya que en la misma se señalaba un descuento del 5% de la pensión de montepío, el cual por indicación del Jefe del Departamento de Pensiones no correspondía. Por ello, el 19 de junio de 1947 una nueva resolución suprema confirmó el beneficio de la pensión sin el descuento señalado.



Capitán de corbeta E. Caballero y Lastres, Comandante del *Iquitos*.

Capitán de Corbeta E. Caballero y Lastres Comandante de Iquitos.
Biblioteca Central de Marina.



Dotación del sumergible Ferré (antes llamado Aguirre) en Tolón. Aparece el Teniente Primero Ernesto Caballero y Lastres. Colección Vivien Griffiths.



Dotación del transporte Iquitos. Se observa a Ernesto Caballero y Lastres sentado en el centro. Archivo Histórico de Marina.

ESCUELA NAVAL

LA PUNTA (CALLAO)

Estado Mayor General de Marina
Servicio de Informaciones

MEMORIA

PRESENTADA POR EL DIRECTOR

CAPITAN DE NAVIO

D. Ernesto Caballero y Lastres

EN LA

CLAUSURA DEL AÑO ESCOLAR DE 1918.



LA PUNTA

Imp. de la Escuela Naval

1918

Memoria del Capitán de Navío Ernesto Caballero y lastres, Director de la Escuela Naval del Perú. Biblioteca Central de Marina.

blas que evitarían que aquellas empujadas por la resaca, se averiaran contra los pilotes del muelle.

Con esta medida se alejaría todo peligro y la falúa que sirve para los ejercicios de boga de los alumnos no se deterioraría con tanta frecuencia.

Aeroplano

Por disposición superior fué entregado a la Escuela de Artes y Oficios el aeroplano Burga, que se hallaba depositado en la Escuela. La entrega se hizo en perfectas condiciones, pues últimamente había sido recorrido.

Su motor Gnome de 50 caballos se encontraba en en muy buen estado, faltándole únicamente los accesorios eléctricos.

Mástil de la Corbeta "Unión"

El domingo 17 de marzo del presente año, conmemorando el aniversario de la ruptura del bloqueo de Arica por esta nave legendaria que comandara nuestro respetado Contralmirante don Manuel A. Villavisencio, se inauguró la placa de bronce que con el decidido apoyo del Supremo Gobierno se halla colocada en la base del simbólico pequeño monumento erigido en esta Escuela con parte de uno de los mástiles de la Corbeta "Unión".

Con este motivo se dijo una misa de campaña, con asistencia de los heróicos sobrevivientes de la hazaña gloriosa que se recordaba, del señor Ministro de Guerra y Marina, comisiones de las Cámaras Legislativas y de diversas Sociedades patrióticas, Jefes y Oficiales del Ejército y Armada, alumnos de esta Escuela y Batallón Naval.

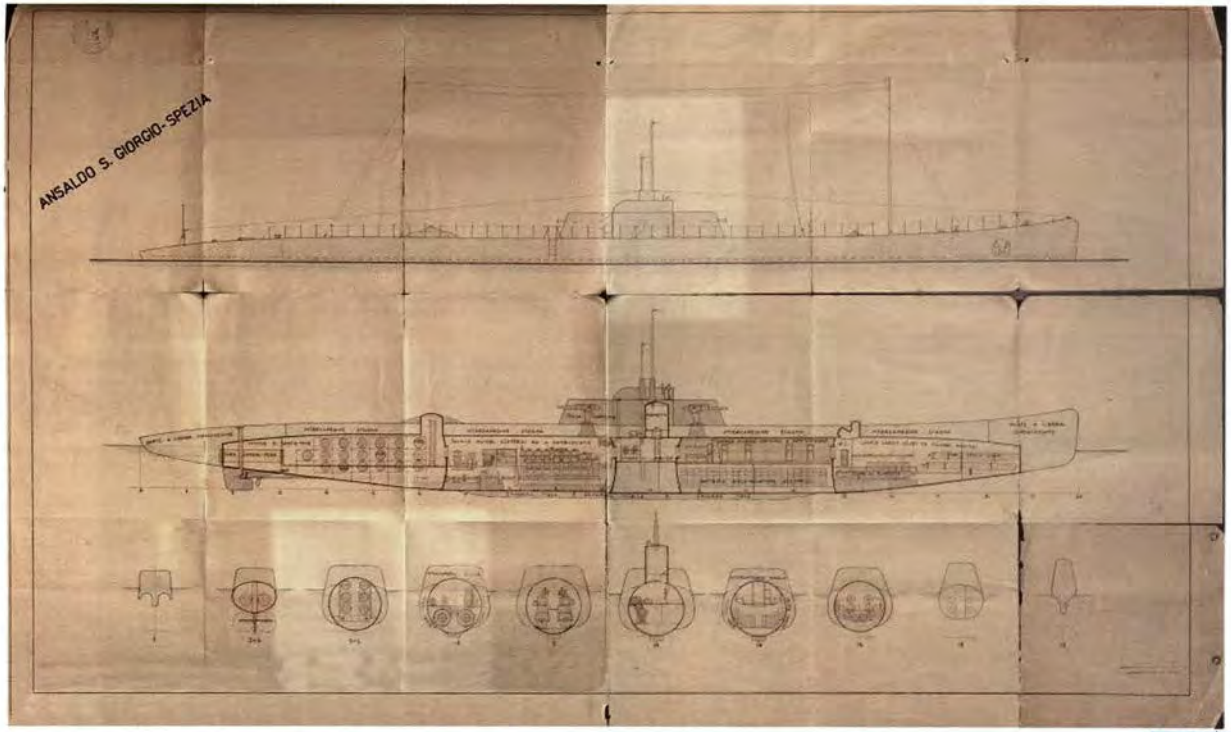
Cupo en suerte a esta institución con motivo de esa sencilla ceremonia hacer revivir uno de los hechos gloriosos de nuestra campaña naval con Chile y acrecentar así aún más el ardor patriótico de nuestros jóvenes alumnos, a la vez que rendir un justo tributo de admiración por todos aquellos que supieron llevar el cumplimiento del deber a los límites de la gloria.

Debo agradecer a la Dirección de la Escuela Militar

Detalle de la memoria del Director de la Escuela Naval, respecrto a la inauguración del Mástil de la corbeta Unión. Biblioteca Central de Marina.



Inauguración del palo de la corbeta Unión, 17 de marzo de 1918.



Plano visado por el Capitán de Fragata Ernesto Caballero y Lastres,
Agregado Naval en Italia.

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR



Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres.
1872-1944. Archivo Histórico de Marina.

GERMÁN
STIGLICH
ÁLVAREZ

(1877 - 1928)

Capitán de Navío Germán Stiglich Álvarez

Corría el año de 1877 y gobernaba nuestro país Mariano Ignacio Prado. Estábamos *ad portas* de la infausta Guerra del Pacífico, y en esa coyuntura nació en el Callao, un 22 de octubre, el futuro marino Germán Stiglich Álvarez, siendo sus padres Víctor Stiglich y María Álvarez. Este marino forjado en molde antiguo, exponente de cultura, de constancia y de rígida energía, tuvo el raro mérito de conservar su modestia y consagrarse con noble interés al cumplimiento de sus deberes, enmarcando su vida por el camino del honor y del bien. Hombre que reunió en sí las tres principales cualidades del marino: Inteligencia, carácter y abnegación. Estuvo casado con Rosa Gazzani.

Tras el conflicto con Chile, la situación del Perú era apocalíptica por las perdidas territoriales, la gravedad de la crisis económica y el reinicio del militarismo y la inestabilidad política. Como señaló el gran historiador Jorge Basadre, las causas de la severa derrota se podían resumir en dos: el Estado empírico y el abismo social. En ese duro ambiente signado por la quiebra del fisco y el desprestigio de la clase política, surgieron voces como las de Manuel González Prada que señalaron de manera dura y directa los males que nos habían llevado a tal descalabro. A pesar de todo ello, a finales de la década de 1880 empezaron a vislumbrarse los primeros signos de recuperación iniciando la llamada reconstrucción nacional, siendo un ejemplo de ello la reactivación de antiguas instituciones y la aparición de nuevas, como ocurrió con la creación en 1888 de la Sociedad Geográfica de Lima, institución a la cual serviría con mucha prestancia el oficial Stiglich en años posteriores.

Tras finalizar sus estudios escolares en el English School del Callao, dirigido por el pedagogo W.T. Mason, ingresó a la Escuela Naval el 26 de mayo de 1895 en donde fue un alumno muy sobresaliente, y se graduó como guardiamarina en la Escuela Militar Preparatoria y Naval en 1898. Obtuvo el premio más alto de su promoción, egresando como Alférez de Fragata el 24 de febrero de 1899. Poco tiempo después fue protagonista de un hecho que llamó la atención, al debelar una sublevación de 300 tripulantes del *Constitución*. Por esta proeza, el comandante Freire lo despidió con honores especiales de "Gente de Jarcia" y banda de músicos.

En 1902 empezó a colaborar con la Junta de vías fluviales, llegando a desempeñar varias misiones. La primera se dio cuando tenía 25 años, al ser

enviado a explorar las cuencas del Madre de Dios y Alto Ucayali para estudiar y fijar los límites con Bolivia (1902-1904), como miembro de una comisión especial para ese fin que contó con el siguiente personal: Juan Hidalgo (ayudante), Carlos Kruse (fotógrafo), Nicolás Tutusima y Martín Rodríguez (prácticos), Martín Astete (cocinero), Alcibiades y Calixto Piro (mitayeros). Durante ese encargo, mostró un interés en las zonas del Alto y Bajo Tambopata, llegando a elaborar una importante labor cartográfica. Esta será una de las constantes en su vida profesional: el interés por describir diversos parajes de nuestra geografía contribuyendo a un mejor conocimiento de nuestro territorio.

Estando aún en los pueblos señalados, el 24 de octubre de 1903 se produjo un incidente armado entre tropas peruanas y brasileñas en la guarnición de Amuheya (río Yurúa), lo que era el resultado de la poca vigilancia de parte del Estado de esa zona fronteriza, lo que era aprovechado constantemente por pobladores brasileños. Fue por estas amenazas a nuestras fronteras que se hizo más necesaria la presencia de oficiales en lugares alejados, con el objeto de tener una descripción más fidedigna de los accidentes geográficos. Ello influyó para que la Junta de vías fluviales le encomendara su segunda misión: la exploración del Alto y Bajo Ucayali, el Pachitea y el Istmo de Fitzcarrald, conformando un equipo con pobladores de la zona. Esta expedición partió del Callao llegando a la Oroya y luego a Puerto Bermúdez, lugar donde fue recibido por una lancha comandada por el Alférez de Fragata Nicolás Zavala y Zavala, quien le informó del pésimo estado de su embarcación. A fines de dicho año, después de recorrer una parte del Amazonas y de estudiar detenidamente los varaderos que comunicaban las hoyas del Yurúa, Purús y Madre de Dios con la del Ucayali, ingresó por el istmo de Fitzcarrald al Madre de Dios, que lo recorrió en gran parte, surcando el Tambopata.

El 23 de agosto de 1904 presentó su informe a la Junta mencionada que comprendía los estudios de los ríos Azupizú, Pichis, Pachitea, Ucayali, Amazonas, Urubamba, entre otros. En el mismo, Stiglich hacía mención de una serie de recomendaciones para impulsar el progreso en la Amazonía, como la siguiente: "Se hará más rápido y evidente con la creación de puertos mayores y menores, lo que permitirá a su vez el auge e incremento de la navegación a vapor". También indicó que era necesaria la creación de escuelas de cartógrafos, topógrafos, constructores navales y artilleros, de la misma manera que ocurría con la instrucción civil.

Luego, fue enviado a una tercera misión que comprendía precisar los límites fronterizos con Bolivia. Para ello viajó de incógnito a este país, recorriendo diversos lugares como el Ytaca, Tequeje, Tiuche y los afluentes bolivianos del Bajo Beni; haciendo un análisis detallado de la zona limítrofe del lago Titicaca y el nudo Palomani, y estudiando los ríos Tambopata, Suches, Coata, Ramis, Desaguadero. Su incansable trabajo permitió tener una descripción más fidedigna

de numerosos accidentes geográficos, aunque para ello tuvo que enfrentarse en algunas ocasiones con poblaciones indígenas de la zona.

Es interesante resaltar que a la corta edad que tenía en este momento, apenas 26 años, Stiglich identifica una serie de problemáticas que a las autoridades políticas de la llamada "República Aristocrática" no les generaba demasiado interés. Por ejemplo, señala que el tráfico comercial en esa zona fronteriza con Brasil era insuficiente, al igual que hacia el interior, remarcando que las capitanías de puerto no cumplían ese rol de apoyo al comercio. En ese sentido, afirmaba que la ley de capitanías y el código militar habían sido diseñados para otras funciones y otros entornos, por lo cual la Amazonía quedaba totalmente descuidada. También remarcó la desorganización en la que estaban algunas aduanas y la escasez de muelles en los ríos más importantes. En la parte final de su valioso informe recomendaba a los marinos dedicarse a explorar y ejercer la navegación de afluentes, caños, lagunas y sacaritas, con lanchas de calado diverso y canoas para que puedan establecerse canales de comunicación entre las cabeceras de los ríos con los centros políticos y comerciales.

Por todo lo señalado, puede afirmarse que Stiglich fue un adelantado a su época, ya que tuvo una visión de protección al medio ambiente y de formular estrategias de desarrollo para la Amazonía. Entre los exploradores peruanos de la Hoya Amazónica, Stiglich se destaca, sin duda, como de los demás prolijos y constantes y sus investigaciones abarcaron desde el reconocimiento de nuestros más importantes ríos y sus afluentes, hasta una vasta recopilación de datos sobre toda nuestra geografía. Por ello, al lado de otros prominentes peruanos, Germán Stiglich ha quedado a la altura de los grades estudiosos extranjeros, que investigaron a fondo el territorio patrio, como Raimondi, Humboldt, Von Hassel y Fitzcarrald.

En 1907 viajó a Inglaterra para integrar la tripulación del crucero *Coronel Bolognesi*, desempeñándose como Oficial de artillería y torpedos con el grado de Teniente Segundo. Allí se dedicó a diseñar la primera organización de esas armas en nuestro país, y formó a algunos artilleros y torpedistas de la Armada. Fruto de esa experiencia publicó un libro titulado "Manual del torpedo Whitehead". Otro importante aporte suyo fue el inicio de los cruceros de verano, apoyando la iniciativa del Comandante General de la Escuadra, Casey, de la misión naval americana.

Fue designado profesor en la Escuela Naval, dictando los cursos de Geodesia, Hidrografía, Artillería y Torpedos, así como Historia Naval. Más adelante también sería catedrático de Geografía Física y social en la Universidad de San Marcos y la Universidad Católica. El 10 de abril de 1908 se le incorporó a la Sociedad Geográfica de Lima, teniendo una importante contribución académica evidenciada en diversos artículos y descripciones de trabajos de campo que se publicaron en el Boletín de esta prestigiosa institución, tales como el que

tituló "Viaje de Sandia a Chanchamayo". También perteneció a las sociedades geográficas de Washington, Berlín y Wurzburg. En los años siguientes sirvió en diversas embarcaciones como comandante del *Chalaco*, el *Lima*, así como de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. Como resultado de su brillante foja de servicios, en 1924 siendo Capitán del puerto de Callao se encargó de recibir a los numerosos invitados y embajadas que llegaron a la celebración por el centenario de la Batalla de Ayacucho.

Como académico, supo alternar sus ocupaciones profesionales, científicas y docentes, con la recopilación y catalogación de valiosísimos informes en un archivo particular de datos, que le sirvió de base para escribir notables obras de geografía, historia y otras de carácter técnico. Entre sus más importantes libros, cabe mencionar el "Diccionario Geográfico del Perú", obra de 4 tomos publicada entre 1918 y 1922, obra que fue premiada por las Municipalidades de Lima y el Callao con ocasión del centenario de la Independencia. También publicó otros libros como la "Geografía Comentada del Perú" en 1913, el "Derrotero de la Costa del Perú" en 1918, el "Manual del Torpedo Whitehead"; el "Año Peruano", que fue premiado en una exposición internacional en Turín; la "Geografía Elemental del Perú"; "El Patriotismo de los Pueblos"; "El Real Felipe del Callao y los sitiados"; Capitulación de Rodil" en 1926; "Historia de la Marina de Guerra del Perú"; el "Diccionario Plebiscitario con el Reglamento de Inscripción y elección del plebiscito de Tacna y Arica", también de 1926.

Dejó inéditas las siguientes obras "Monografía Histórico-Geográfica del Departamento de Ayacucho"; "Crónicas de la Marina"; "La Bandera Nacional"; el "Diccionario Histórico- Biográfico del Perú", textos ampliados y corregidos de su "Diccionario Geográfico" y del "Derrotero de la Costa del Perú".

Además de las obras mencionadas, preparó el Código de Justicia Naval y emprendió la recopilación de las leyes y resoluciones del Ministerio de Marina, así como de las exploraciones ordenadas por la Junta de Vías fluviales. Esto último se concretó en su texto "Últimas exploraciones ordenadas por la Junta de vías fluviales a los ríos Ucayali, Madre de Dios, Paucartambo y Urubamba" del año 1907, realizado con el apoyo de sus colegas Juan Manuel Ontaneda, José María Olivera y Jorge Von Hassel. Finalmente, su intensa actividad académica lo llevó a rectificar las cartas trazadas por Antonio Raimondi de los ríos Huari-Huari y Alto Tambopata y trazar los mapas de la Isla Galápagos.

Fue, sin lugar a dudas, un personaje ejemplar, patriota, que vivió para hacer el bien, dedicando siempre todas sus energías culturales a producir obras de beneficio patriótico, tanto en el orden militar, como en lo civil, la estela luminosa de su labor realizada ha dejado una huella imperecedera.

A raíz de la promulgación del Estatuto de la Universidad, el Capitán de Navío Stiglich fue designado para regentar una cátedra en la Escuela de Ciencias

Matemáticas, por lo que solicitó su pase a la situación de disponibilidad para poder dictar esa cátedra. Al ser miembro de la Sociedad Geográfica de Lima y autor de varios textos de geografía del Perú, se le consideraba como un experto en el ramo. Ello motivó su participación en la comisión plebiscitaria de Tacna y Arica formada en 1925 por el gobierno de Leguía, dedicándose a hacer realizar estudios sobre los límites fronterizos, llegando a publicar un folleto sobre ese punto.

Mención aparte merece el tema del fallecimiento de este destacado oficial, ocurrido de manera temprana cuando tenía apenas 51 años. El Capitán de Navío Germán Stiglich ya era uno de los más distinguidos oficiales de la Marina de Guerra, entre otras razones debido a su erudición geográfica plasmada en varios libros. La alta clase de Capitán de Navío le había sido conferida el 21 de febrero de 1925, y para 1928 llevaba prestando 32 años de servicio al país, siendo uno de sus últimos cargos el de jefe de Informaciones del Ministerio de Marina. Cuando estaba en la plenitud de su vida profesional y producción intelectual, serios problemas emocionales lo llevaron a poner fin a sus días arrojándose desde lo alto del edificio del Ministerio de Marina, ubicado por aquel entonces en la cuadra 7 de la avenida Nicolás de Piérola. El diario "El Comercio" lo informó de la siguiente manera:

"Hemos sido informados de que, desde hace algún tiempo, el comandante Stiglich padecía de una aguda neurosis. Estaba sometido a tratamiento y régimen médico. La noche de ayer, le pasó algo intranquilo, y conversando con miembros de su familia de su hastío de la vida, de su deseo de terminar el aburrimiento que le representaba el vivir. Ese hastío lo demostró en la mañana de hoy, con la muerte trágica que se ha dado".

Germán Stiglich falleció en Lima el 7 de julio de 1928, generando una honda consternación en los círculos navales, políticos y sociales de nuestro país. Antes de inhumarse sus restos, el Capitán de Navío Ernesto Salaverry, a nombre de sus compañeros, pronunció el siguiente discurso:

"Viste de duelo, nuevamente, la Marina Militar del Perú, por la desaparición prematura de uno de sus mejores jefes, el Capitán de Navío Germán Stiglich, i en nuestra hora de dolor i de angustia, venimos con el corazón oprimido a tributar el último homenaje a los despojos del compañero i del amigo, que con gloria i sin rencores, llegó a ocupar los más altos puestos en su carrera militar, ignorando la envidia, i llevando como única norma el deber.

No es mi ánimo reseñar la labor militar, altruista i científica del compañero que se va, ni poner en relieve sus reconocidos méritos, ni el derecho legítimamente adquirido para que su memoria perdure, pues su personalidad de militar, de historiador i de geógrafo es demasiado conocida i apreciada tanto en el país como en el extranjero.

Este jefe, forjado en molde antiguo, exponente de cultura, de constancia i de rígida energia, tuvo el raro mérito de conservar su modestia i consagrarse con noble interés al cumplimiento de sus deberes, sin poner lentejuelas a su labor cotidiana, enmarcando su vida por el angosto sendero del honor i del bien.

Sus reconocidas condiciones de luchador optimista i su descollante inteligencia lo hacen salir, en los albores de su vida militar, a la exploración de nuestra Montaña, i lleva a cabo el estudio hidrográfico de la cuenca de los ríos Madre de Dios, Ucayali, Manu e Istmo de Fitzcarrald, efectuando después el estudio topográfico completo de la frontera Perú-boliviana, trabajo este último que sirvió de base a las comisiones delimitadoras, a las que, casi puede decirse, solo quedó la labor de ratificar las observaciones astronómicas hechas por este hombre de vida rectilínea, profesor de entereza, de voluntad i de cerebro, que reunió en si las tres cualidades principales del marino: Inteligencia, carácter i abnegación.

Deja el comandante Stiglich importantes publicaciones que llevó a cabo con interés exclusivamente patriótico, entre otras, el Diccionario Geográfico i el Derrotero de la Costa del Perú, habiendo prestado su concurso i formando parte de casi todos los centros científicos nacionales.

Los que hemos podido llegar a comprender a este hombre bueno i generoso, ejemplar padre de familia, amigo sincero e inteligente, camarada, hábil hasta para perdonar el glorioso delito de fulgir, venimos a rendirle este último homenaje, que debió ser modesto i sencillo, ya que es sencillo todo lo que esta signado de grandeza, como la vida honrada i limpia de Germán Stiglich.

Compañero i amigo: Los hombres que como tú han sabido cumplir su deber, son acreedores al recuerdo i a la veneración.

Descansa en paz".

En las décadas siguientes diversas instituciones tributaron homenajes a su figura, resaltando el enorme aporte académico y profesional que brindó a la Marina y al conocimiento geográfico del país, en especial sobre la región amazónica. Podemos mencionar varios ejemplos de ello.

La Marina de Guerra realizó varias acciones en ese sentido. En primer lugar, ordenó la construcción de un buque que lleva su nombre, y fue presentado en 1980. A esta nave se le asignó como misión el realizar trabajos de investigación "relacionados con la Hidrografía, Meteorología, Señalización y Morfología en el ámbito fluvial, en coordinación con los órganos de línea del Servicio Hidrográfico de la Amazonía y la Dirección de Hidrografía y Navegación". En segundo lugar, develó un busto del Almirante Miguel Grau y otro del Capitán de Navío Germán Stiglich en las instalaciones del Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía, y colocó otro similar en el Paseo de Héroes Navales de la Escuela de Oficiales en La Punta. Finalmente, la biografía de este

ilustre chalaco es estudiada por los hombres y mujeres de la Marina de Guerra.

En la página web de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, hay una reseña sobre este insigne marino, la misma que culmina con estas palabras: "Germán Stiglich Álvarez, es sin lugar a dudas, el personaje ejemplar, patriota, que vivió para hacer el bien, dedicando siempre todas sus energías culturales a producir obras de beneficio patriótico, tanto en el orden militar, como en lo civil, la estela luminosa de su labor realizada ha dejado una huella imperecedera en la que siempre se leerán estas tres palabras: Patriotismo-Trabajo-Dignidad".

Otras instituciones también han querido ser partícipes de este reconocimiento. Así, el 29 de enero de 1964 doce senadores de todos los sectores políticos del Congreso de la República presentaron una moción de homenaje a don Germán Stiglich, la que fue aprobada por unanimidad. Aquel día el relator del Parlamento leyó una solicitud en la que se le pedía al Ejecutivo aumentar la pensión de montepío para la señora Rosa Gazzani de Stiglich, viuda del marino, y sus hijas Rosa y Elsa. Como sustento de ello, se hizo un breve recuento de su brillante foja de servicios, destacando sus aportes como geógrafo, investigador, escritor y maestro. Tras esa lectura, pidió la palabra el senador por el Callao, Carlos Carrillo Smith, el cual dijo lo siguiente:

"Señor Presidente: Los senadores que hemos suscrito este pedido, creemos que estamos cumpliendo un profundo deber de justicia. La figura del comandante Stiglich es perfectamente conocida en nuestro medio, por la importantísima labor que realizó en el campo científico. No solamente fue un brillante marino, fue, sobre todo, un hombre de ciencia, amante del Perú, dedicado a estudiar sus problemas, su configuración y a buscar soluciones para su futuro. La breve enumeración de sus méritos y de las obras realizadas por él, creo que justifican plenamente el pedido que nos hemos permitido formular ante la Cámara de Senadores. Eso es todo".

El Presidente del Senado, Julio de la Piedra, anunció que se atendería el pedido formulado, y el senador Puga solicitó que se le dispensara del trámite de 72 horas, lo que también fue recogido por la Mesa directiva.

Finalmente, la Sociedad Geográfica de Lima publicó en el 2013 una versión corregida y reestructurada del "Diccionario Geográfico del Perú" de su autoría, siendo presentado el 27 de agosto del 2013 en el auditorio de la Estación Naval de Clavero. Sobre esta obra, el entonces presidente de la Sociedad, Ingeniero Zaniel Novoa, manifestó lo siguiente:

"La Sociedad Geográfica de Lima en su constante preocupación por hacer conocer mejor los caracteres de nuestro territorio se propuso reeditar el *Diccionario Geográfico del Perú*, y en el marco de la celebración de los 125 años de su fundación, rendirle homenaje a uno de sus miembros distinguidos, el

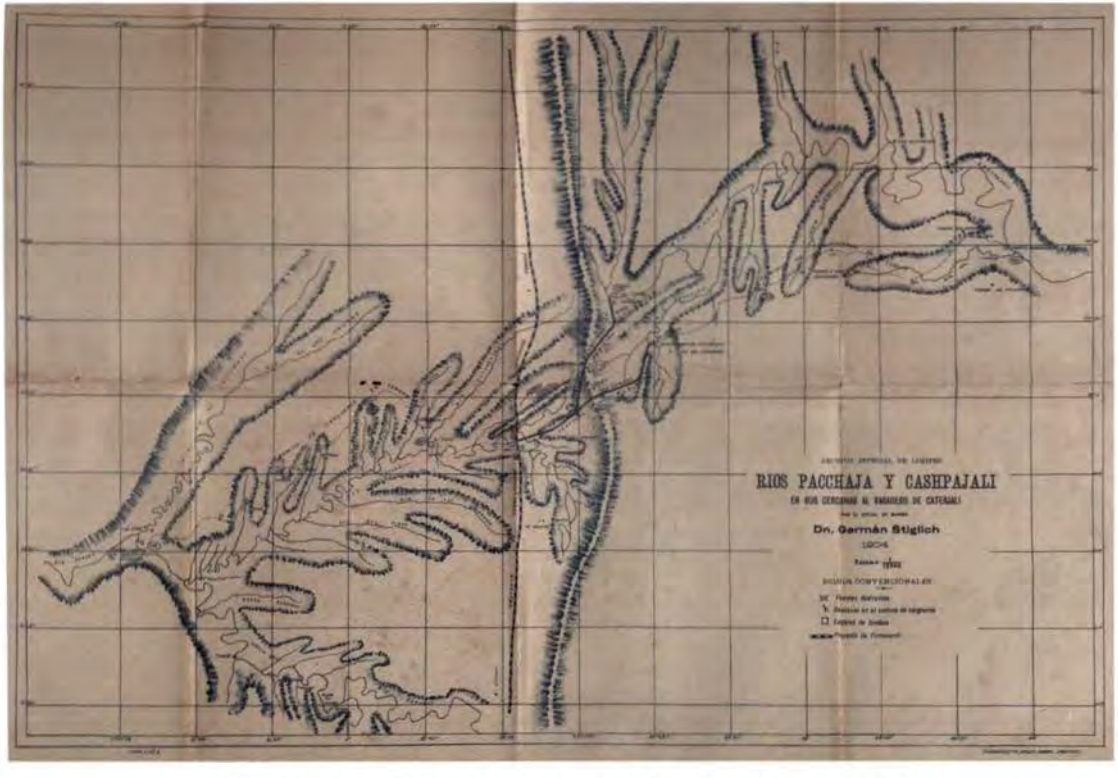
Capitán de Fragata (sic) Germán Stiglich, reeditando su magna obra. Esta nueva edición del *Diccionario Geográfico del Perú* atesora, como un arca, los datos de esa larga aventura que emprendió Stiglich en la primera década del siglo XX. Consideramos que ha de ser útil para el estudio pues la Geografía se mantiene en constante proceso de cambio y es más evidente la necesidad de conocer el territorio y el espacio".



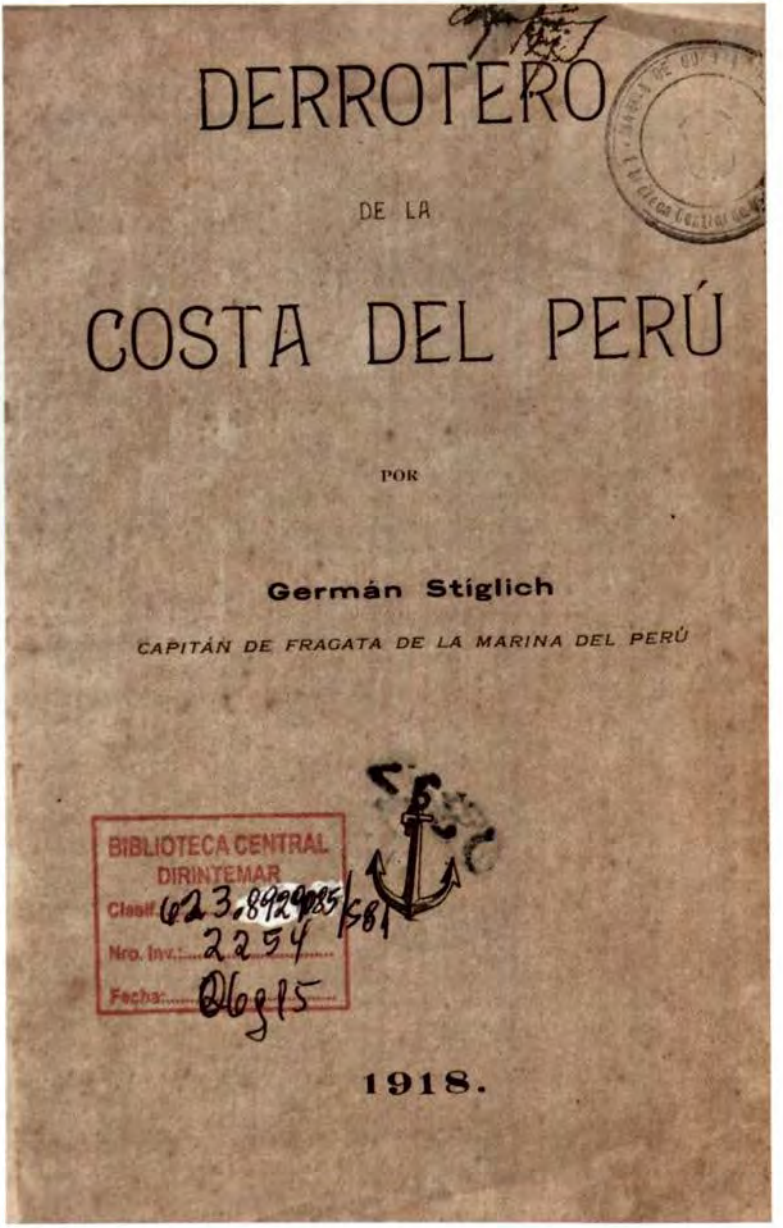
Capitán de Navío Germán Stiglich. 1877-1928.
Archivo Histórico de Marina.



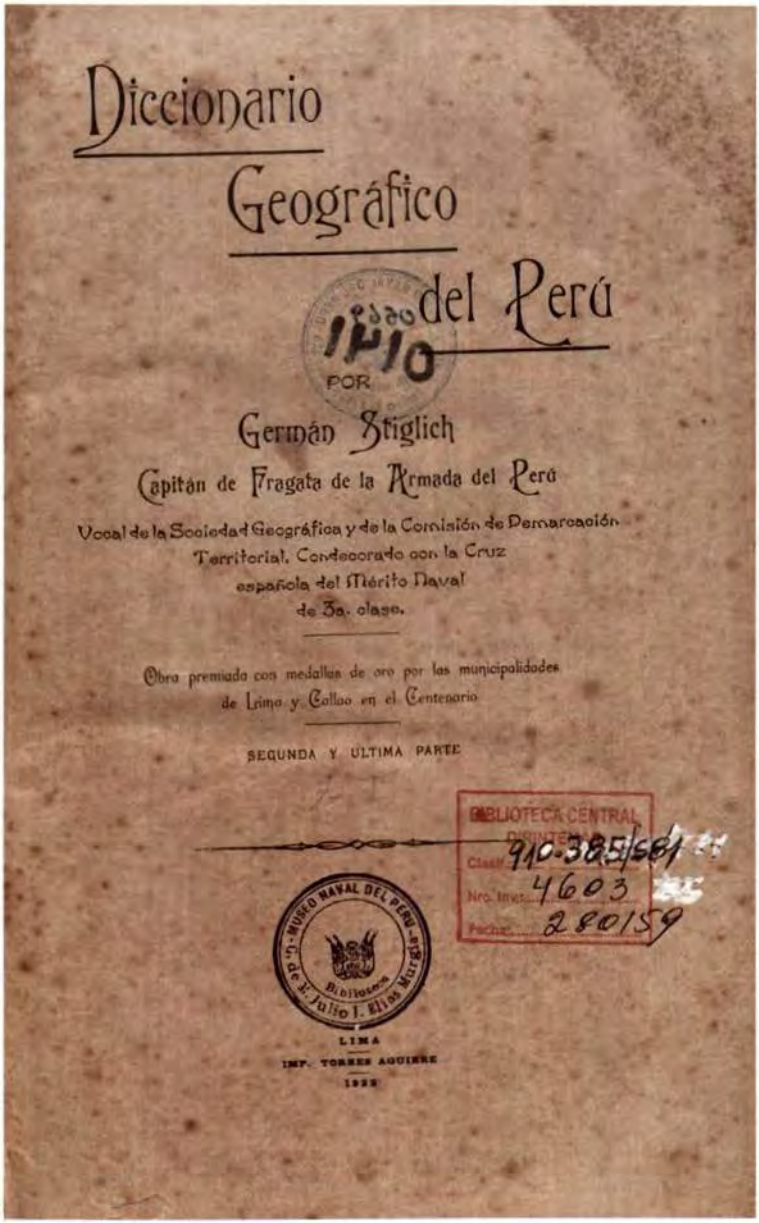
Límites Naturales con Brasil y Bolivia elaborado por Germán Stiglich.
Archivo Histórico de Marina.



Planos de los ríos Pacchaja y Cashpajali elaborado por Germán Stiglich.
Archivo Histórico de Marina.



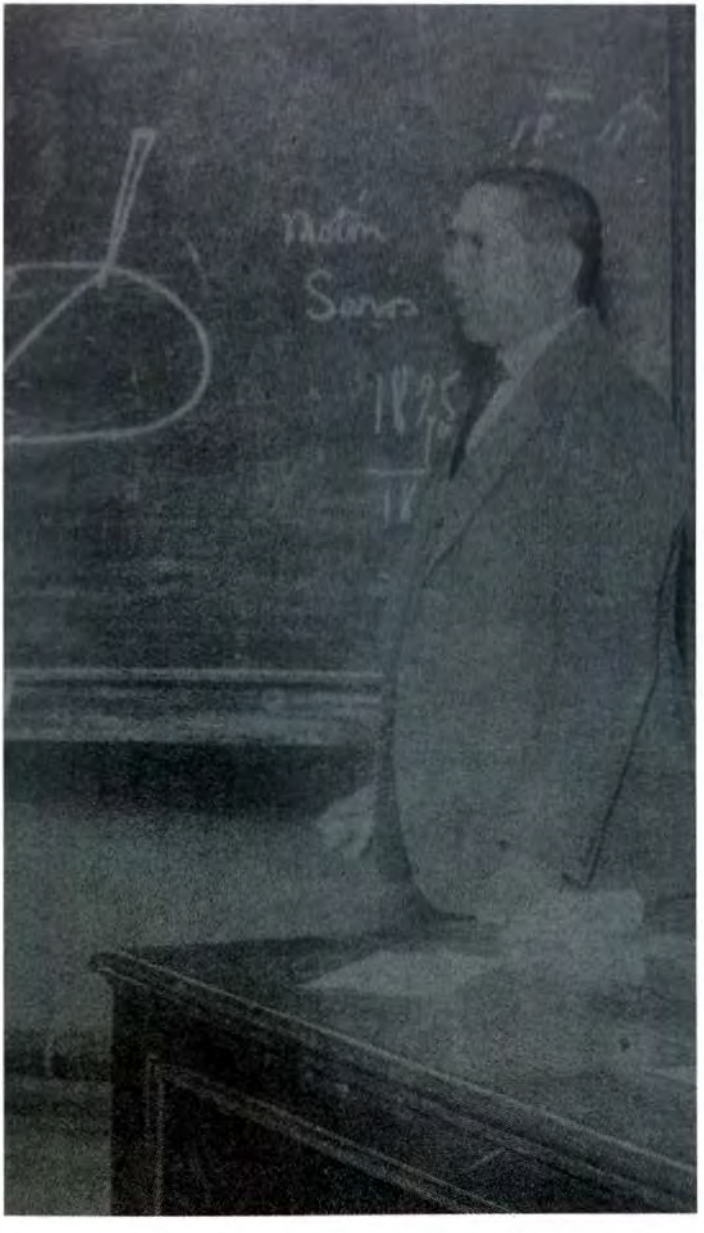
Derrotero de la Costa del Perú. Germán Stiglich, 1918.
Biblioteca Central de Marina



Diccionario Geografico de Stiglich, 1922.
Biblioteca Central de Marina



Lima Gráfica, 1915 Jefes de la Armada Nacional.
Biblioteca Central de Marina.



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



B.A.P. Stiglich. Dirección de Información de la Marina,

HECTOR
MERCADO
SILVA

(1885 - 1958)

Contralmirante Héctor Mercado Silva

Nació el 24 de febrero de 1885 en Lima. Fue uno de los cinco hijos del matrimonio del doctor Gregorio Mercado Rojas y de Lastenia Silva. En su infancia padeció de la malaria. En 1901 ingresó a la Escuela Naval, de donde egresó como Guardiamarina en 1905. Pasó a servir en el vapor *Constitución* y luego fue enviado para entrenarse en la escuadra estadounidense.

De regreso al Perú, pasó a servir a bordo del *Almirante Grau* y luego en el *Coronel Bolognesi*. A fines de 1910, fue enviado a Loreto como segundo comandante de la cañonera *América*, integrante de la flota fluvial de la región amazónica. Al año siguiente se produjeron los incidentes en la frontera con Colombia, lo que motivó que participara en el combate de La Pedrera, en el río Caquetá, librado del 10 a 12 de julio de 1911. Esta gesta militar fue un triunfo peruano sobre los colombianos que habían invadido dicho puesto. Tras un breve retorno a Iquitos, regresó al Caquetá al mando de la lancha *Elisa*, patrullando la zona hasta octubre de dicho año.

Ya como Teniente Primero, en 1912, viajó a Francia integrando la dotación del crucero acorazado *Comandante Aguirre*. Un año después, en 1913 regresó a la Amazonía como comandante de la lancha *Iquitos*, siendo nombrado después segundo comandante del destructor *Teniente Rodríguez*.

Como parte del ascenso en sus funciones, en 1917 fue nombrado comandante del vapor *Chalaco*. Entre 1920 y 1925 fue Capitán de los puertos de Paita, Pacasmayo y Talara. Estos cargos y la experiencia que fue adquiriendo lo llevó a integrar la comisión que, a bordo de los vapores *Ucayali* y *Rímac*, viajó al sur para vigilar el anunciado plebiscito de Tacna y Arica, en 1925. Como sabemos, este nunca llegó a concretarse, por lo que en 1927 pasó a ser nombrado comandante del *Teniente Rodríguez*.

En sus cargos administrativos como miembro de la Marina desempeñó funciones notables. En ese sentido, se detallan a continuación algunas informaciones sobre la experiencia que tuvo en las diversas actividades y funciones que realizó. Una primera labor que desempeñó, en 1925, se dio como Jefe de Disciplina y de Terrenos de la Escuela Naval del Perú, Dependencia bajo la dirección del distinguido Capitán de Navío Charles Gordon Davy. Un año después, desde el 1 de octubre de 1926 al 1 de diciembre del mismo año asumió como Jefe de Edificios y Terrenos. De acuerdo a un informe que da cuenta de

sus funciones, se dice de Mercado que "es el primer jefe que ha sido nombrado exclusivamente de jefe de edificios y terrenos. Está constantemente presente en los trabajos. Ha hecho muy bien y revela que tiene mucha iniciativa. Es muy práctico, tiene mucho cariño por la Armada", palabras que destacan mucho su iniciativa dentro de estos cargos que desempeñó, incluso algunos actos de heroísmo ya que "ha demostrado su habilidad, buen sentido, pericia marinera salvando un hidro avión que había varado en una zona inaccesible de la costa".

Como Comandante del B.A.P. *Teniente Rodríguez* desde el 1 de octubre de 1927 al 17 de abril de 1928 volvió a demostrar un desempeño correcto en acciones como ejercicios tácticos, de tiro, de torpedos y de armas. El Comandante General de la Escuadra, J.S. Abbott, ratificó ese constante buen desempeño. En otro momento, como Comandante del mencionado buque tuvo un desempeño destacado como parte del crucero de verano ya que "hizo listo todos los materiales del blanco para los ejercicios del tiro del crucero de verano incluyendo la construcción de una balsa grande para el blanco. Este trabajo se ha hecho en una manera excelente con el personal del *Teniente Rodríguez* sin ayuda ninguna".

El Ministro de Marina felicitó a Mercado por su meritorio trabajo en la instrucción del personal del B.A.P *Teniente Rodríguez*, en los ejercicios de artillería durante el crucero de verano. Asimismo, Abbott ratificó ese constante buen desempeño con las siguientes palabras: "el comandante Mercado es uno de los jefes más competentes de la Marina Peruana. Él ha desempeñado sus obligaciones con una excepcional energía, entusiasmo, buen criterio e iniciativa. Tiene un gran concepto de la cooperación y del cumplimiento del deber y un cariño a su profesión que lo hace altamente recomendable". Expresiones que denotan eficiencia y agradecimiento a las funciones que había realizado.

El año siguiente siguió destacando como oficial. Del 10 de abril hasta 30 de junio, de acuerdo a la evaluación del Capitán de Navío Williams O. Spears, Héctor Mercado era un "oficial trabajador, de conocimiento y cuidadoso. Tiene gran energía de carácter. Es un excelente oficial en todo concepto". Esa misma impresión se da en otras comunicaciones oficiales. Por ejemplo, en un documento de fecha 8 de marzo de 1929, el Comandante General de la Escuadra dirige al Jefe del Estado Mayor General de la Marina una comunicación de recomendación de ascenso para Héctor Mercado, en ese momento Jefe del Estado Mayor de la Escuadra. Ello debido a su labor destacada en el B.A.P *Teniente Rodríguez*, ya que esta nave alcanzó el más alto grado de eficiencia militar que se registraba desde su incorporación a la Armada. El cambio de su artillería, la modificación de los tubos lanza-torpedos y otros trabajos de índole vital fueron patrocinados por dicho Jefe así como las importantes comisiones que desempeñó.

Como Jefe del Estado Mayor de la Escuadra, tuvo una actuación notable. Esto fue ratificado en la evaluación que el ahora Contralmirante Williams O. Spears realizó para el periodo del 1 de julio al 16 de diciembre de 1929. Decía Spears: "Es un oficial que trabaja infatigablemente. Muy satisfactorio. Tiene grande iniciativa, un excelente jefe. Tiene fuerza en gran escala". En relación a su condición física, un examen médico del 26 de octubre de 1929 mostró un buen resultado. En los diversos informes a lo largo de su carrera, siempre tuvo esas buenas apreciaciones lo que lo resalta como un Oficial de primera línea para los diversos cargos que ocupó. Por ejemplo, del 1 de enero al 31 de julio, Mercado fue Comandante del *Coronel Bolognesi*, recibiendo la siguiente apreciación de W.O Spears: "excelente oficial y comandante de buque. Ha demostrado calidades superiores en emergencias como en el rescate del buque chileno 'Mapocho'. El buque de su mando muestra progreso en eficiencias". Esa misma apreciación se da en la gestión que como siempre resalta los buenos valores que posee.

En los últimos meses del régimen de Leguía, en 1930, fue Jefe de la Casa Militar, hasta el golpe de estado que lo derrocó en agosto de ese año. Dejó ese cargo tras la instalación de la Junta Militar que presidió el Comandante Sánchez Cerro. Luego fue Comandante de la Base Naval de San Lorenzo (1931) y Capitán de puerto del Callao (1932).

En 1931, recibió una felicitación por el Congreso por su eficiente servicio al mando de las unidades *Almirante Grau* y de los sumergibles *R-1* y *R-4*. De otro lado, del 1 de julio al 31 de diciembre de 1933 fue evaluado de manera favorable por el Jefe del Estado Mayor General de Marina Capitán de Navío Juan Althaus. Su desempeño fue satisfactorio a través de varios criterios. Se le describió como un "jefe activo y enérgico. Tienes buenas actitudes para el comando".

Estas experiencias en diversos cargos hicieron notar y resaltaron en él algunos rasgos de su personalidad. Si bien fue un Oficial disciplinado y de buenas aptitudes, fue también alguien con una personalidad muy vehemente. Ello se refleja en una comunicación del 27 de diciembre de 1933, en la que el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, a nombre del Ministro del Ramo, no aprobaba el cambio de oficiales que Mercado había realizado en el B.A.P. *Almirante Grau* y en el B.A.P. *Rímac*.

De igual modo, la evaluación que le hicieron del 1 de julio al 31 de diciembre de 1931 no fue de las mejores. Juan de Althaus, como Jefe del Estado Mayor de la Marina, lo calificó de manera muy crítica en el cargo de Jefe de la Base Naval de San Lorenzo. Muy poca rectitud y entereza es lo que se le señala en el desempeño de ese cargo. Se menciona además que "siempre se preocupa de la dependencia de su mando, su cooperación con la escuadra es insuficiente".

Los meses siguientes serían decisivos en su carrera militar. En medio de la coyuntura política polarizada durante el gobierno de Sánchez Cerro, el 1 de setiembre de 1932 unos ciudadanos peruanos invadieron el pueblo colombiano de Leticia, territorio que le fue otorgado a nuestro vecino del norte en virtud del Tratado Salomón-Lozano de 1922. Después de una actitud inicial vacilante, en los meses siguientes el gobierno peruano se hizo eco del apoyo de la opinión pública a los compatriotas y no ordenó el retiro de esa zona. Por ello, en febrero de 1933 Colombia inició una campaña militar para recapturar el territorio en disputa, enviando al General Alfredo Vásquez Cobo con transportes armados. Ante ello, el mando naval peruano dispuso el envío del crucero *Almirante Grau* y los submarinos *R-1* y *R-2* los cuales conformaron la llamada Fuerza Avanzada del Atlántico que estuvo a cargo del Capitán de Navío Héctor Mercado Silva. En las semanas siguientes el gobierno decidió enviar más refuerzos, y para ello se eligió al crucero *Lima* y al cazatorpedero *Teniente Rodríguez* a los que se unieron posteriormente los destructores *Almirante Villar* y *Almirante Guise* adquiridos a Estonia.

Esta fuerza tenía la misión, en caso se desataran las acciones bélicas, de hostilizar la costa colombiana en el Caribe, detener el tráfico marítimo colombiano y atraer a la aviación de ese país, aliviando las operaciones en la Amazonía y penetrar posteriormente en el Amazonas para desalojar a las fuerzas enemigas posesionadas de Leticia. Mientras que al *Grau* se le destinaba a operar en el Atlántico, al *Bolognesi* se le encomendaba la misión de patrullar, conjuntamente con los submarinos *R-2* y *R-3*, en la costa colombiana del Pacífico. Tras cruzar el canal de Panamá el 4 de mayo, la fuerza naval peruana efectuó escala logística en Curazao, el día 8, luego en la isla Trinidad y finalmente arribaron a Pará en Brasil el 15 del citado mes, permaneciendo allí 10 días. Durante dicho lapso, ante la amenaza de una guerra a mayor escala, la voluntad de los presidentes de ambos países, así como las gestiones de naciones amigas, lograron que las tensiones cedieran. Por ello, el destino de las naves fue variando, decidiendo que solo continuaran viaje a Iquitos el *Lima* y el *Teniente Rodríguez*.

Una vez cumplida esa misión, el resto de buques retornaron al Callao, y los dos destructores emprendieron la navegación hacia el Pacífico en abril de 1934. Tras varios meses de conversaciones a nivel diplomático, en mayo de ese año se firmó el acuerdo definitivo entre ambos gobiernos que ratificó la frontera definida en 1922. Tras esos agitados meses, vendría el momento de asumir un cargo político de alto nivel, en medio de una etapa compleja por la situación política del país.

El 30 de abril de 1933 el presidente Sánchez Cerro cayó abatido por las balas de un joven militante aprista, Abelardo Mendoza Leyva. Esa misma tarde el Congreso se reunió de emergencia para nombrar al encargado de la presidencia, ya que en ese momento no había vicepresidencias, siendo designado el General

Benavides para completar ese mandato que concluía en diciembre de 1936. Esta decisión fue inconstitucional, ya que el artículo 137 de la Carta Magna vigente establecía que eran inelegibles para presidente y vicepresidente de la república, los miembros de la Fuerza Armada en actividad si no habían dejado el cargo seis meses antes de la elección. Benavides era un oficial con un cargo en funciones, pero en esos momentos difíciles primaron criterios políticos para su designación.

Por segunda vez Benavides llegaba a la presidencia no a través de una elección, sino como consecuencia de la coyuntura política. En los meses siguientes la situación política volvió a tornarse violenta, con hechos como los levantamientos apristas de noviembre de 1934, o el asesinato del director de "El Comercio" Antonio Miró Quesada y su esposa en mayo de 1935. Nuevamente, un crimen político conmovía a la sociedad limeña y esta vez la víctima era una de las personas más poderosas del país y de mayor influencia a nivel político. Miró Quesada había librado, desde las páginas del decano de la prensa nacional, una denodada lucha contra el APRA. Este reanimó en el gobierno un discurso más duro contra los llamados *sectores violentistas*, y ello se vio reflejado en la conformación de un nuevo gabinete ministerial, el que fue presidido por el General Manuel Rodríguez y que contó con la presencia del Capitán de Navío Héctor Mercado en la cartera de Marina y Aviación.

Este gabinete se mantuvo en funciones hasta abril de 1936, cuando en medio del inicio de la campaña electoral de ese año asumió el premeriato el General Ernesto Montagne. Mercado se mantuvo en la cartera mencionada.

En los meses siguientes la situación se polarizó más por las elecciones, las cuales fueron finalmente anuladas. En esa coyuntura, en octubre de 1936 el Presidente Benavides formó un nuevo gabinete, esta vez enteramente castrense, que siguió siendo presidido por Montagne y que confirmó a Mercado en la estratégica cartera de Marina y Aviación. Los hechos políticos llevaron a que el Parlamento extendiera el mandato de Benavides por tres años, siendo responsabilidad de los oficiales el continuar las obras y medidas que venían impulsándose desde tiempo atrás. El gabinete castrense se mantuvo en funciones hasta octubre de 1937, cuando en un momento de mayor estabilidad se produjo una recomposición que implicó el retorno de algunos civiles. Fue en ese momento que Mercado dejó el cargo ministerial siendo reemplazado por el Capitán de Navío Roque Saldías. Por ello, puede concluirse que tuvo una gestión ministerial entre mayo de 1935 y octubre de 1937, en un contexto de recuperación económica, pero también de agudas luchas políticas en las cuales el gobierno tuvo como principal aliado y sostén a los institutos armados. Pasaremos a detallar los logros y cambios que alcanzó el entonces Capitán de Navío Mercado como Ministro de Estado.

En el sector Marina, aumentó el presupuesto naval, pasando de 5'390,412 soles en 1935 a 7'537,377 en 1937. Ello permitió una transformación y mejora

en los elementos técnicos, así como en las instalaciones para los servicios realizados. En ese sentido, arribaron los destroyers *Almirante Guise* y *Almirante Villar* y el buque tanque *Pariñas*. Se incrementó la flotilla fluvial del Amazonas con las cañoneras *Loreto* y *Amazonas*, con un desplazamiento de 250 toneladas cada una; y se adquirieron cuatro remolcadores: *Guardian Rios*, *Grumete Mejia*, *Marinero Robles* y *San Lorenzo*, los cuales se utilizaron en la reparación e instalación de faros a cargo del Servicio Hidrográfico. Otras adquisiciones fueron 16 torpedos, 26 cañones, 8 cañones antiaéreos de 75 mm, 7 motores de 20 caballos de fuerza, 2 torpedos Bliss-Leavitt, 7800 granadas de 76 mm, 1800 granadas para cañones Vickers de 6", 8000 granadas de 37 mm., así como minas, anteojos Zeiss, tubos stays y quemadores Yarrow.

En lo relativo a mejora de los servicios, se le encargó a la Compañía Peruana de Vapores la reparación de barcos de la flota del Amazonas y se renovaron las calderas de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* así como las baterías eléctricas de los submarinos *R-3* y *R-4*. Otro rubro abordado fue el de la instalación de faros en el litoral. En ese sentido, se colocaron una serie de aparatos modernos, todos de sistema automático, habiéndose instalado lámparas de alta intensidad y tres proyectores en la Base naval, Estación naval y Escuela Naval.

La formación naval también fue abordada a través de varias medidas. Una de ellas fue la creación de la Sección Preparatoria para Cadetes, lo que aseguraba una mejor selección de los futuros oficiales. La Escuela Naval recibió una especial atención, modernizándose varios de sus servicios y enviando a varios cadetes a estudiar a países como Argentina, Chile y Estados Unidos. En la Estación Naval del Callao se incorporaron talleres de metalurgia, fábrica de pernos, fábrica de gas y edificios para laboratorios, Dirección de Capitanías y Servicio Hidrográfico. Además, se construyeron talleres y pañoles de explosivos en la Base Naval de San Lorenzo y un varadero con capacidad de 1200 toneladas en la base fluvial de Iquitos.

Mención aparte merece la construcción del Hospital Naval en Bellavista, con una capacidad para doscientos pacientes, salas para tripulantes y departamentos para oficiales, laboratorios, un botiquín bien equipado, un gabinete de fisioterapia y un espacio para exámenes de rayos x. Otras construcciones importantes fueron la Clínica de la Escuela Naval, los pabellones para la sección preparatoria de Aspirantes a Cadetes Navales, tres tanques para petróleo en Iquitos y se continuó la construcción del Dique seco del Callao. Esta última obra representó un gran avance para las naves de guerra y la Marina Mercante, llegando a ser inaugurada en 1938, por el siguiente ministro.

En una publicación oficial titulada "Cómo se engrandece el Perú", que resaltaba la obra del gobierno de Benavides, se decía lo siguiente del Ministro Mercado:

"Sirve la cartera de Marina y Aviación el Capitán de Navío don Héctor Mercado. Secretario de Estado que con patriótica decisión ha contribuido notablemente al progreso de la Armada de su país al desarrollo de la potencialidad naval en todos sus aspectos. El comandante Mercado ha sido y es, pues, un gran impulsador de la prosperidad naval del Perú. Desea, como buen marino y gran patriota, ver a su patria respetada en el mar, de acuerdo con las tradiciones y la historia del Perú.

La obra emprendida por el Ministro de Marina y ejecutada por el Presidente Benavides, merece, sin duda alguna, el aplauso de la nación peruana. Pronto veremos al Perú en un notable pie de eficiencia naval, gracias a la acción y visión de sus gobernantes".

En relación al sector Aviación, desde 1929 se había creado la Inspectoría General de Aeronáutica y había sido adscrita al Ministerio de Marina, pasando a denominarse Ministerio de Marina y Aviación. Bajo la gestión de Mercado, el presupuesto para este sector se incrementó, pasando de 3 millones de soles en 1934 a más de 7 millones para 1937. Ello permitió implementar un plan general de adquisiciones, el cual se concretó con la llegada de 18 aviones de caza, 18 de bombarderos y 13 aviones comerciales.

Un hecho importante fue el inicio de la construcción de un aeropuerto en Lima, debido al aumento del tráfico aéreo. Para ello se expropiaron terrenos en la zona de Limatambo y se iniciaron los trabajos correspondientes. Finalmente, el 4 de noviembre de 1935 se inauguró el moderno aeropuerto de Limatambo, el cual estuvo en funcionamiento hasta la década de 1960 cuando se hizo el actual *Jorge Chávez*.

En cuanto a la infraestructura, se realizaron diversas construcciones como la Base Aérea de Chiclayo, la cual dispuso de talleres de reparaciones y modernos hangares, y siendo inaugurada por el presidente Benavides, en 1937. También se hizo la Escuela Central de Aviación "Jorge Chávez", nuevos pabellones en la Base Aérea de Iquitos; así como la ampliación y la construcción de nuevos edificios para la Escuadrilla de transportes en San Ramón y pabellones en la Base de Las Palmas y en la de Ancón. Adicionalmente, el gobierno adquirió los talleres de la compañía norteamericana "Panagra" para acondicionarlos y convertirlos en un Taller Central de Aviación.

En el ámbito institucional, Oficiales y Cadetes de esta arma fueron becados para cursos de especialización en las Fuerzas Aéreas Italianas. Se instaló un almacén central de Aviación en el Real Felipe, gracias a la gestión del Ministerio de Hacienda que expidió una resolución suprema autorizando a la Superintendencia General de Aduanas el entregar almacenes de la Aduana del Callao para ese efecto. Finalmente, en 1935 se reorganizó el Cuerpo de Aeronáutica del Perú, dándole una estructura conformada por las siguientes

unidades: Comando, Centros de instrucción, Fuerzas Aéreas, Servicios y reservas, Aviación comercial, Líneas aéreas del Estado, Defensa antiaérea y Elementos de Aerotación.

Después de dejar el cargo ministerial en octubre de 1937, volvió a las labores propias de su carrera naval. Pasó al retiro en 1949 con el grado de Contralmirante, falleciendo en Lima el 10 de octubre de 1958.



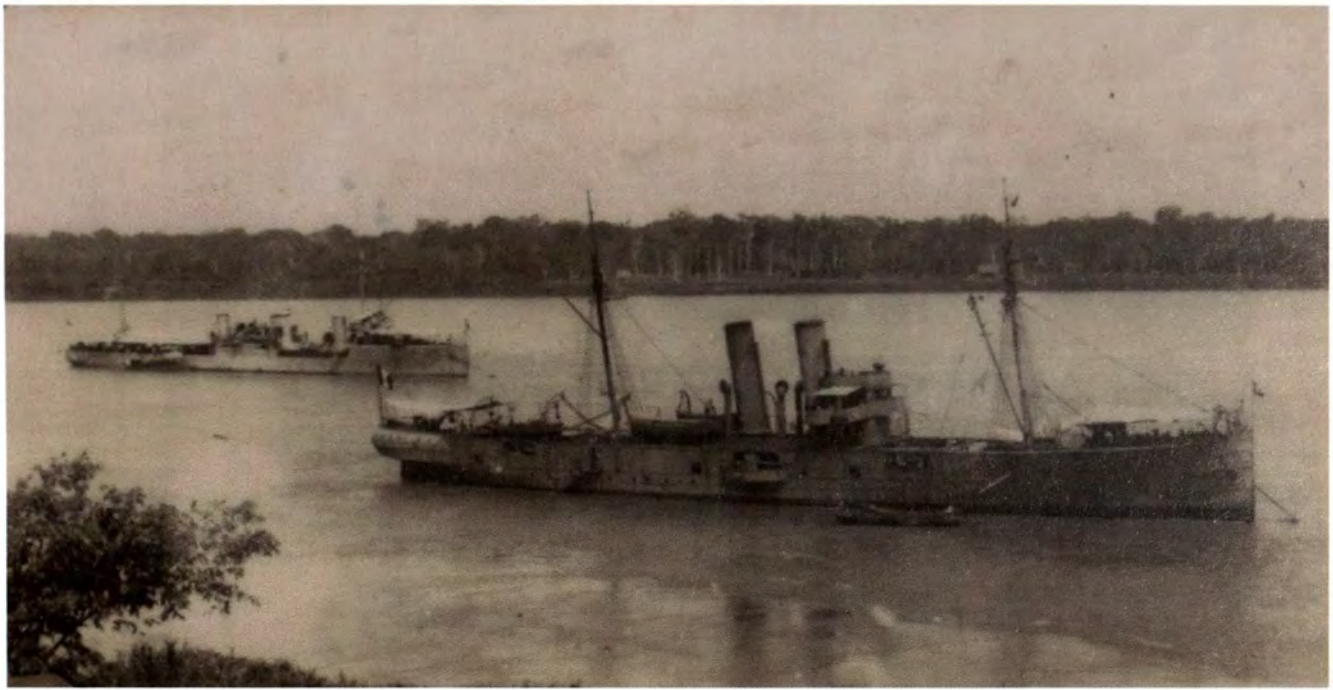
Guardiamarina Héctor Mercado.
Archivo Histórico de Marina.



Cañonera América luego del Combate de La Pedrera, 1911.



Guardiamarina José Clavero Muga, Comandante de la América durante el Combate de La Pedrera. Archivo Histórico de Marina.



B.A.P. Lima y B.A.P. Teniente Rodríguez en los rios de la Amazonia.
Archivo Histórico de Marina.

MINISTERIO DE MARINA Y AVIACION

DIRECCION DEL PERSONAL

COPIA

CONGRESO CONSTITUYENTE DE 1931.-SEÑOR PRESIDENTE:-Ha arribado al puerto del Callao,el dia de ayer,la División Naval enviada al Oriente con el fin de salvaguardar la sobreanía nacional.- El personal de dicha expedición,luchando contra los elementos de la naturaleza,salvando dificultades múltiples de tiempo y demás que el Congreso conoce,ha dado inequívocas pruebas de su competencia profesional,quedando tambien demostrada la eficiencia de las naves.- Estas razones,que ameritan los nobles esfuerzos de nuestra Marina de Guerra,nos inducen a solicitar del Congreso los siguientes acuerdos:- 1°.-El congreso exterioriza su complacencia por el comportamiento y competencia de las tripulaciones de la División Naval enviada al Oriente,compuesta de las unidades Crucero "Almirante Grau" y de los sumergibles "R-1" y "R-4"; 2°.-Recomiéndase al Ministerio de Marina consigne en los legajos de notas respectivos, como mención honrosa,este acuerdo; 3°.-Solicítase del mismo despacho considere,en el próximo Presupuesto General de la República para 1934,partida para abonar mensualmente la gratificación que reglamentariamente les corresponde y que han dejado de percibir;y 4°.-Recomiéndase al señor Ministro del Ramo acuerde a las tripulaciones,en general,un descanso de ocho dias,en la forma que la autoridad naval juzgue conveniente.-Lima, a 18 de Agosto de 1933.- (Firmado) JOSE M.TIRADO.-(Firmado) O.MIELIUS.-(Firmado) DOMINGO SOTIL.- (Firmado) O.MENESES CORNEJO".

ES COPIA.-Lima,19 Agosto de 1933.-

(Fdo) G.SALAZAR. (Fdo) A.FREYRE.

Lima, 28 de Setiembre de 1933.

Agréguese al Legajo personal del Capitán de Navío D. Héctor Mercado

El Capitán de Fragata
Director del Personal
VICTOR V VALDIVIESO

ARCHIVO HISTORICO DE LA MARINA
03

Moción de felicitación por parte del Congreso Constituyente, 1931.
Archivo Histórico de Marina.

Forma Nº 32

ARMADA PERUANA

FOJAS DE NOTAS Y CONCEPTOS

Concerniente al (Apellido) Mercado (Nombre) Héctor Grado Cap. Navío A. P.
Buque o dependencia Comandancia General Período de 1º Julio 1933 hasta 31 Dicbre 1933
Deberes que desempeña el interesado Comandancia General de la Escuadra
El Jefe Calificador (Nombre y apellido) Juan Althaus Grado Cap. Navío A. P.
Puesto que ocupa el Jefe Calificador Jefe del Estado Mayor General de Marina

APRECIACIONES Y DATOS RELATIVOS AL INTERESADO

Lenguas extranjeras:
Número de días perdidos por enfermedad
Empleo del buque durante este período

Cualidades reveladas (Indique con X)

	Superior	Más que Promedio	Promedio	Menos que Promedio	Inferior
Aptitud para la marina		X			
Conducta		X			
Cooperación		X			
Celo		X			
Abnegación			X		
Educación		X			
Ascendiente		X			
Industria					
Iniciativa		X			
Criterio		X			
Sentido común		X			
Don de gentes		X			
Espíritu y porte militar		X			
Buena presentación		X			
Paciencia		X			
Energía y resistencia física		X			
Grado de confianza		X			
Dominio sobre sí mismo		X			
Subordinación		X			
Agudeza de observación		X			
Puntualidad		X			
Entereza		X			
Constancia		X			
Entusiasmo		X			

Adicional para Jefes con mando, etc.	Superior	Más que Promedio	Promedio	Menos que promedio	Inferior
El mantenimiento de:					
Disciplina de sus subordinados		X			
Lealtad de sus subordinados		X			
Eficiencia de su personal		X			
Eficiencia de su material		X			
Precisión y aseo de su mando		X			

Escala para indicar las cualidades, etc.

Muy superior a la mayoría de sus colegas aproximadamente de la misma edad y experiencia es *"Superior"*.

Del mismo modo, Superior a la mayoría es *"Más que promedio"*.

Igual a la mayoría es *"Promedio"*.

Inferior a la mayoría es *"Menos que Promedio"*.

Muy inferior a la mayoría es *"Inferior"*

Con respecto a las exigencias del servicio en la paz y en la guerra, conteste UNA SOLA de las tres preguntas que siguen:

(1) Querría Ud. de manera especial tener al interesado bajo sus órdenes? Sí

(2) Quedaría Ud. satisfecho de tenerlo bajo sus órdenes?

(3) Preferiría Ud. no tenerlo bajo su mando?

¿Tiene alguna debilidad mental, moral, física, etc., que en el concepto de Ud. disminuya su capacidad y eficiencia?

Folio Nº 074

Foja de Notas del Capitán de Navío Héctor Mercado, Comandante General de la Escuadra. Archivo Histórico de Marina.



Ministro de Marina y Aviación Capitán de Navío Héctor Mercado en la Escuela Naval, ca. 1936. Colección digital Miguel Ascenzo Palacio. Archivo Histórico de Marina.

ENRIQUE
LABARTHE
DURAND

(1890 - 1960)

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

Contralmirante Enrique Labarthe Durand

Nació en Lima el 1 de octubre de 1890. Hijo de Pedro Labarthe y María Luisa Durand, ingresó a la Escuela Naval en 1905 y se graduó como Guardiamarina en 1909.

Sirvió inicialmente en el *Lima* y en el *Coronel Bolognesi*. Labarthe fue el primer oficial peruano en escribir explícitamente sobre la necesidad para crear una escuela de personal. En ese sentido, entre 1917 y 1919 publicó dos artículos proponiendo la creación de una institución de formación profesional y la contratación de un extranjero (misión naval).

El primero se tituló "De nuestras necesidades", y se publicó en el primer número de la Revista de Marina de 1917. En ese texto, empieza citando la siguiente frase del Almirante Togo: "El Poder Naval no depende del solo hecho de tener buques y cañones, sino principalmente de un poder invisible, pero real, que es el efectivo poder de los hombres que manejan buques y cañones". Luego señala claramente la necesidad de realizar cambios en la instrucción de los oficiales, empezando por modificar las condiciones de ingreso a la Escuela Naval y los planes de estudio. Por ello, propuso cambios en los exámenes de ingreso y la introducción de un nuevo criterio de evaluación: el de carácter y aptitudes.

Luego pasó a señalar propuestas en la formación de guardiamarinas y alféreces de fragata, concluyendo que era necesaria una escuela que tuviera dos secciones: una de cursos generales y otra de especialidades; estando la primera dirigida a alféreces y la segunda a tenientes segundos. El interesante artículo termina con la idea señalada: la necesidad de contar con una escuela superior para los oficiales. El siguiente fragmento es muy esclarecedor:

"La necesidad de que esta Escuela se establezca es indiscutible, es necesario la preparación razonada de un organismo de base sólida que oriente las inteligencias y opiniones, que hoy vagan descentralizadas, sobre los temas más importantes del arte marítimo; de un organismo que siente las bases de una doctrina que el estudio y las enseñanzas del porvenir se encargarán de enriquecer."

El segundo artículo se tituló "Constitución de las unidades orgánicas de la Defensa Naval del Perú", que se publicó en 1919 y obtuvo una mención honrosa en un concurso organizado por la mencionada Revista. En este texto, plantea una

serie de recomendaciones para mejorar de una manera integral la organización naval, teniendo presente que la preparación para la guerra era la mejor garantía de la conservación de la paz. Dentro de sus propuestas, señaló que el incremento de la escuadra era esencial así como el estudio de los aprovisionamientos y las unidades de conservación de la flota, ya que eso evitaría la improvisación en un hipotético conflicto por falta de recursos o fuentes de energía.

Luego pasa a desarrollar otra idea fundamental: el manejo de una Escuadra moderna implicaba necesariamente una preparación especial y una dedicación exclusiva en los temas profesionales. Sobre ese tema dirá lo siguiente:

"Como dijimos anteriormente, la mayor complejidad de los elementos exige verdaderos técnicos en cada arma, para mantenerla en un seguro estado de eficiencia, y no es posible obtener esto sino con una efectiva intensificación del estudio y manejo de cada una de ellas. Tratándose pues en estas últimas líneas de la integración de las unidades orgánicas de la defensa naval, es necesario hacer presente la necesidad de las "Escuelas de Especialidades" para los oficiales, así como la del establecimiento de los locales para la instrucción previa de las dotaciones de marinería y de las escuelas para la especialización o formación de los Contramaestres y Condestables de todas las especialidades; en resumen, de todas las escuelas que darían el personal preparado para obtener la eficiencia del conjunto".

Concluyó su artículo resaltando que debía darse el desarrollo simultáneo de la instrucción del personal y las adquisiciones navales y materiales, ya que solo eso aseguraba el futuro de nuestra Marina de Guerra, pero siendo consciente que este proceso no sería inmediato ya que no se contaba con los medios económicos suficientes para cumplir todos los objetivos.

En esa misma línea preocupado por la educación, Labarthe, del 1 de octubre de 1916 al 17 de abril de 1917 desempeñó el cargo de Instructor Jefe del Departamento de Matemáticas de la Escuela Naval. En 1920, con el grado de Teniente Primero, fue puesto a órdenes del Ministerio de Relaciones Exteriores para integrar la Comisión de Límites con Brasil. Al finalizar esas funciones retornó al *Coronel Bolognesi*.

Desde octubre de 1925 hacia abril de 1926 participó como miembro de la comisión delimitadora de Tarata, en el contexto de los acuerdos que debían llevar a definir la suerte de Tacna y Arica en un plebiscito. Para ello, realizó esas labores bajo la dirección del Ministerio de Relaciones Exteriores. El plebiscito no se realizó y, finalmente, en 1929, solo se pudo recuperar la provincia de Tacna.

En los meses siguientes, volvió a estar a disposición de la Marina de Guerra. En unas de sus apreciaciones, el Capitán de Navío Charles Gordon Davy, Jefe accidental del Estado Mayor General de Marina, dio cuenta que, pese al poco

tiempo bajo sus órdenes, "no ha notado cosa alguna desfavorable y al parecer ha cumplido satisfactoriamente sus deberes".

En 1929, volvió a ser convocado para apoyar en la resolución definitiva del problema fronterizo con Chile, apoyando en la comisión de límites de Tacna y Arica. Luego participó como secretario de la delegación peruana en Washington. Su evaluador, Óscar Ordóñez, Jefe de la Comisión Especial de Límites lo valoró como "un jefe muy activo, serio e inteligente, [que] pone carácter, iniciativa y mucho espíritu militar como secretario de la comisión especial de límites".

Por lo detallado hasta el momento, podemos afirmar que siempre fue requerida su labor como Agregado Naval en otros países. De agosto de 1930 a diciembre de 1931 fue Agregado Naval en la Embajada del Perú en Chile. En mérito a su desempeño, el Jefe del Estado Mayor de la Marina lo calificó como un buen profesional, óptimo en el rendimiento más que el promedio en algunas funciones, pero en otras dentro de un rango aceptable.

También es importante resaltar su accionar en otros campos. Desde el 1 de julio de 1933 al 1 de enero de 1934, teniendo el cargo de Comandante del B.A.P. *Pariñas*, formó parte de una comisión a Tallín-Estonia y al Amazonas. De acuerdo al informe "ha hecho el viaje al Callao-Tallín-Iquitos con marcada posición de su comando, sin ningún contratiempo. Con rigurosa precisión profesional y buena organización. Ha hecho grandes esfuerzos para acomodar a 75 hombres de transporte hasta Tallín y habiéndolo conseguido y sobre todo con mucho espíritu y entusiasta buena voluntad. Su cooperación ha sido siempre notable en todo momento".

Del 1 de enero al 1 de julio de 1935, con el grado de Capitán de Fragata y Comandante del B.A.P. *Coronel Bolognesi* desempeñó funciones correctas en la reparación de dicha Unidad de Superficie. De enero a julio de 1936, Enrique Labarthe fue Comandante de la División de Cruceros. En la evaluación que le hiciera el Capitán de Navío Carlos Rotalde, Comandante General de la Escuadra, se resalta que: "Se ha encargado de las reparaciones y el cambio de calderas. Su rendimiento en general ha sido más que en promedio. Se ha dedicado por mantener el espíritu de trabajo. No ha sufrido castigo durante ese periodo".

Desde agosto a diciembre de 1936 en su rol de Comandante de la División de Cruceros y Comandante del B.A.P *Coronel Bolognesi* fue evaluado nuevamente por Carlos Rotalde. La evaluación de sus funciones fue satisfactoria. Se dice en el informe que "ha demostrado aptitud para el comando de su buque. En cuanto al mando de la división no ha podido desempeñarse, por estar la otra Unidad en reparaciones mayores. Ha observado conducta intachable, decisión y cooperación en el manejo de los asuntos que competen a la escuadra".

De febrero a julio de 1937, como Comandante General de la Escuadra de Instrucción, Labarthe fue considerado como un "jefe con gran preparación técnica

y experiencia. Le falta algo de carácter para el manejo de sus subordinados".

De enero a junio de 1938 ejerció el cargo de Director del Personal de la Marina. Durante ese periodo, el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, anotó que "ha principiado la reorganización de la dirección a su cargo con toda eficiencia, así mismo está revisando las reglamentaciones existentes y preparando una nueva reglamentación de la dirección a su cargo. No ha tenido faltas".

Un año después, en comunicación del 20 de abril de 1939, el Inspector General de Marina dio cuenta que se ha emprendido el estudio del Manual del Servicio del personal de la Armada preparado por el Capitán de Navío Enrique Labarthe, habiendo terminado el estudio de la primera parte de la citada obra.

En 1939 fue nombrado Agregado Naval en los Estados Unidos, permaneciendo en ese cargo hasta 1943. En una comunicación del 19 de enero de 1942, Frank Knox, en representación de la Embajada de Perú en Washington, daba cuenta que el trabajo realizado por Labarthe era satisfactorio. Eso explica que el 6 de junio de 1942, de acuerdo a la resolución suprema N° 356, fue nombrado Comisionado Naval del gobierno del Perú en los Estados Unidos de América, en adición al cargo de Agregado Naval a la Embajada del Perú que venía desempeñando desde 1939.

En setiembre de 1942, el Embajador peruano en Washington dio cuenta al Ministro de Estado en el despacho de Marina y Aviación, que en el tiempo que Labarthe había estado en esa capital su desempeño había sido eficiente y que gozaba del aprecio de sus colegas tanto peruanos como norteamericanos. De igual modo, resaltó la eficiencia en su cargo como Agregado y en la preparación del código secreto de comunicaciones navales del Estado Mayor de la Marina de EE.UU. En sus informes manifestaba que "esta demostración de confianza en la capacidad técnica y honorabilidad del capitán de navío Labarthe debe ser a mi juicio debidamente apreciada por la Superioridad y contar en la foja de servicios del interesado".

Una resolución del 20 de abril de 1943 le encomendó al ahora Contralmirante Labarthe, en ese momento en Washington, el viajar a La Habana para asistir a un evento de reconocimiento que el gobierno cubano iba a ofrecer a los héroes del Combate Naval del 2 de mayo.

En 1944, reabrió la Escuela Superior de Guerra Naval después de once años de estar inactivo, siendo su nuevo Director el Contralmirante Labarthe. Para ello, se contó con un Director Adjunto, el Capitán de Navío U.S.N. George Baum. La ceremonia se realizó el 3 de junio y contó con la presencia del Presidente de la República, Manuel Prado Ugarteche.

El nuevo Director pronunció un emotivo discurso en el que fundamentó la necesidad de volver a contar con un centro de estudios superiores que les diera a

los oficiales los conocimientos y elementos prácticos de la ciencia de la guerra. En una parte del mismo dijo lo siguiente:

"Esta Escuela viene a llenar pues, un vacío cada vez más sentido por los Jefes y Oficiales de la Marina, deseosos de una cultura profesional más avanzada; que los prepare a tener un mejor sentido del comando y de la responsabilidad inherente a él. Sentando una doctrina de guerra, vamos a cimentar la habilidad práctica de elaboración de los planes y que las órdenes de operaciones sean captadas en todo su significado y se traduzcan con exactitud en acción y ejecución correctas (...) Nuestra Escuela va a ser pues un centro intelectual donde enseñando la Guerra Naval, se elabore una doctrina preparando oficiales para ser eficientes colaboradores de un Estado Mayor y del Comando".

Después pasó a detallar el sistema de enseñanza que se aplicaría en el nuevo centro, basado en el Reglamento elaborado por el Almirante norteamericano Mc Nair, Jefe de la Misión Naval. Tras dar un repaso a los temas y enfoques que tendrían las materias y cursos, finalizó su discurso dirigiendo estas palabras al Presidente:

"Una vez más la Marina de Guerra del Perú y en especial el personal de esta escuela tiene que agradeceros vuestra presencia honrosa. Significa para ella, en esta ceremonia clásicamente militar, que esperáis que respondamos a vuestros patrióticos anhelos, de que tengamos una Marina digna de las gloriosas tradiciones que nos legaron aquellas viejas reliquias del pasado, sobre cuya honda huella pretendemos marchar, los que compartimos de vuestra responsabilidad, con la luz que proyecta vuestro acendrado espíritu de gobernante progresista y vuestro profundo afecto a sus Institutos Armados".

Tras esas emotivas expresiones, vinieron los discursos del Ministro de Marina, Contralmirante Díaz Dulanto, y el del propio Presidente Manuel Prado.

Los documentos oficiales dentro de su legajo de servicios dan cuenta que el 8 de noviembre de 1945 se le designó como miembro de la Junta permanente de selección para evaluar los ascensos de oficiales de la Armada al grado de Capitán de Corbeta.

El 23 de enero de 1946 fue nombrado Ministro de Marina por el Presidente José Luis Bustamante y Rivero, manteniéndose en el cargo hasta enero de 1947. Este fue el segundo gabinete que se formó, el cual incluyó a tres miembros del APRA, en un intento por lograr un mayor entendimiento político con ese partido. Cabe señalar que fue un periodo de enfrentamiento entre el Ejecutivo y el Congreso, ya que este último era controlado por el aprismo. Por ello, varios oficiales del Ejército y Marina se vieron afectados ya que desde el Parlamento se intervino en los ascensos militares, desplazando a oficiales que eran claramente antiapristas, o intentando bajar la edad del pase a retiro lo que hubiese perjudicado a los oficiales más antiguos.

Durante la gestión de Labarthe se adquirieron doce nuevas unidades de Estados Unidos de América y Canadá, destacando tres fragatas (*Teniente Ferré*, *Teniente Palacios* y *Teniente* Gálvez), una motonave petrolera (*Mariscal Castilla*), cuatro barreminas y barcos menores (*José Olaya*, *Condestable Celedón*, *Alférez Bondy* y *Guardiamarina San Martín*) y cuatro barcazas de desembarco. También se realizaron obras de mejoramiento y dotación de nuevos elementos en la Base Naval de San Lorenzo y trabajos de ampliación en la Base de Punchana, así como la importación de nuevos equipos para el Servicio de comunicaciones telegráficas.

Mención aparte merece la inauguración en el Paseo de la República del monumento a Miguel Grau elaborado por el escultor español Victorio Macho. Desde la década anterior se había dispuesto en un decreto ley la erección de un monumento a Grau en la capital, y para tal efecto se constituyó un Comité Ejecutivo Pro-monumento a Grau que culminó sus labores con esta ceremonia. Esta ocurrió el 28 de octubre de 1946, y contó con la presencia del Presidente de la República, José Luis Bustamante y Rivero, altos mandos militares, funcionarios del gobierno, así como familiares del héroe de Angamos y algunos sobrevivientes de la Guerra del Pacífico.

El primero en hacer uso de la palabra fue el Contralmirante Labarthe, como Ministro de Marina, el cual resaltó la belleza y magnificencia de la escultura, y como esta expresaba las numerosas virtudes humanas de Grau y todo el sacrificio que perennizó en la gesta de Angamos, con las siguientes palabras:

"El espíritu delicado y selecto del artista pudo inspirarse mejor en esta ciudad hospitalaria, cuna de próceres, hidalga ciudad de tradiciones y anécdotas españolas; aquí en este Perú donde han tomado carne los sueños de aquel glorioso patrimonio, irrecusable de grandeza para la civilización latina y título de inmortalidad de nuestra raza.

Y como si le pareciera que nadie pudiera elevar con más nobleza, ni más alta, la estructura de su gloria, fueron nuestros marineros, los que trabajaron con orgullo y con amor, en las moles de granito y en los bronces duraderos y alegorías, que eternizarán las acciones y la noble valentía del ínclito guerrero. Ellos no sintieron el cansancio, la realización de su ideal multiplicó el poder de su fuerza física hasta los límites de lo posible.

Y aquí esta, su obra terminada – el monumento al Almirante Grau. La belleza del grupo de la efigie del héroe infunde el sentimiento sublime, de la veneración que produce un templo, donde parece que alrededor discutieran el hálito de la caballería antigua y su belleza".

Continuó su discurso describiendo el significado del homenaje que se realizaba, para terminar, dirigiéndose al Presidente con el siguiente mensaje:

"Señor Presidente: Os ruego descorrer el velo que cubre el monumento al Almirante Grau y permitidme en este momento expresar en vuestro nombre el reconocimiento y la gratitud nacional a todas las personas que han contribuido espiritual y materialmente a la realización de este anhelo patriótico, cuya permanencia es puesto de relieve porque a ella esta vinculado los nombres de tres presidentes del Perú, Óscar R. Benavides, Manuel Prado y José Luis Bustamante y Rivero.

Quiero expresar también mi personal gratitud a todos los miembros de la comisión de ejecución del monumento que me confiara presidir, cuyos nombres no menciono por no herir sus delicados sentimientos de modestia, y cuyo esfuerzo no elogio por temor a profanar la exaltación de su ideal, que les hizo no tener fecha, hora o circunstancia que les impidiera estar aquí, al lado de la obra hasta verla realizada tal como hoy la entregamos a la ciudad de Lima y como va a descubrirla el señor Presidente de la República".

Acto seguido el Presidente se acercó junto a los sobrevivientes del *Huáscar* al monumento, y fue el Alférez de Fragata, Manuel Elías Bonnemaison, quien descorrió el velo que cubría la figura de Grau. Luego se colocaron ofrendas florales, se ejecutaron veintiún cañonazos y se tocaron las notas del Himno Nacional. Los discursos siguientes fueron del Alcalde de Lima, Augusto Benavides Canseco y el del mismo Presidente Bustamante. La ceremonia concluyó con un desfile de los cadetes de las Escuelas Naval, Militar, de Aeronáutica y de Policía, de los estudiantes del colegio militar "Leoncio Prado" y las fuerzas de desembarco de la Marina.

Al año siguiente, en 1947, fue nombrado Asesor Técnico de la Oficina Permanente del Perú ante la ONU, y después pasó a ser Inspector de Marina. En 1959, fue comisionado a Roma para asistir a las reuniones de la FAO sobre buques pesqueros, pasando al retiro como Contralmirante ese mismo año.

Falleció en Lima el 11 de abril de 1960. Con motivo de su fallecimiento, la Revista de Marina incluyó una nota necrológica que decía lo siguiente:

"En la madrugada del 11 de abril dejó de existir el Contralmirante Don Enrique Labarthe Durand, causando su deceso hondo sentimiento de pesar en los círculos sociales, oficiales y navales, a los que se hallaba vinculado.

Durante su carrera naval ocupó importantísimos y variados puestos, los que desempeñó con destacada actuación, entre ellos el haber sido Comandante de la División de Cruceros, Jefe de la Escuadra de Instrucción, Agregado Naval en Chile, Director del Personal de la Marina, Agregado Naval a la Embajada en los Estados Unidos, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, Ministro de Marina y luego asesor técnico en la Oficina Permanente en el Perú ante la ONU y observador ante el Comité de Estado Mayor.

El Contralmirante Labarthe, diplomado en la Escuela Superior de Guerra Naval, poseía las condecoraciones de la Cruz Peruana al Mérito naval y de la Orden militar de Ayacucho, ambas en el grado de Gran Oficial.

El Presidente de la República, considerando, haber sido el Contralmirante Labarthe, ilustre peruano y ex Ministro de Estado y prestado servicios eminentes al país, decretó se le rindieran a sus restos, honores de Ministro de Estado, lo que puso en conocimiento de su Sra. esposa Rosa Correa de Labarthe el Ministro de Marina".



Ceremonia de graduación de la Escuela Superior de Guerra Naval. Al lado del Presidente Manuel Prado aparece el Director de la Escuela, Contralmirante Enrique Labarthe. Archivo Històrico de Marina.



Contralmirante Enrique Labarthe, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval junto a la Plana Docente y alumnos. Archivo Histórico de Marina.



Dotación y Oficiales de la Escuela Superior de Guerra Naval junto al Contralmirante Labarthe Director. Archivo Histórico de Marina.



Visita del Presidente Bustamante y Rivero acompañado del Calm. Labarthe a un buque de la Armada. Colección Rollin Thorne. Archivo Histórico de Marina.



Contralmirante Enrique Labarthe durante su discurso. Detrás, derecha a izquierda, Emilio Harth-Terré, C de N Jiménez y Alberto Jochamowitz. Archivo Histórico de Marina.



Momentos inmediatos a la develación y entrega de ofrenda floral al monumento de Grau en Lima. Detrás se aprecian los dos últimos sobrevivientes del Huáscar. Archivo Histórico de Marina



C de N Jiménez, Alfgt Elías, Calm. Labarthe, Presidente Bustamante, Alcalde Augusto Benavides Canseco, Grumete Medina. Archivo Histórico de Marina.



Contralmirante Enrique Labarthe, Ministro de Marina.
Galería de Ex Ministros y Comandantes Generales de la
Marina. Comandancia General de la Marina.

ROQUE SALDÍAS MANINAT

(1892 - 1974)

Vicealmirante Roque Saldías Maninat

Nació el 5 de mayo de 1892 en Valencia (Venezuela), siendo hijo del Capitán de Navío y doctor en Matemáticas, Eulogio S. Saldías y de doña Clotilde Maninat de Saldías. Ingresó a la Escuela Naval en 1908 y egresó en 1912. Se casó el 8 de setiembre de 1919 con María Teresa Bravo.

Sus ascensos fueron los siguientes: Cadete (4 marzo 1908), Guardiamarina (8 enero 1912), Alférez de Fragata (1 febrero 1915),Teniente Segundo (1 febrero 1918), Teniente Primero (27 julio 1920), Capitán de Corbeta (27 julio 1924), Capitán de Fragata (1 febrero 1932), Capitán de Navío (4 junio 1936), Contralmirante (18 enero 1943) y Vicealmirante (24 diciembre 1952).

Formó parte de la dotación del crucero *Comandante Aguirre* en Francia como Guardiamarina. Sirvió como oficial en los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* y en los sumergibles *Ferré* y *Palacios*. También se desempeñó en las capitanías de Paita y Talara así como en la Estación de Explosivos de la Armada.

Fue comandante de dos buques mercantes. Prestó servicios con la misión naval americana tanto en tierra como a bordo durante ocho años. Llegó a tener el cargo de Segundo Comandante del B.A.P *Almirante Grau* y luego Comandante del mismo buque.

Fue Oficial y Jefe del Estado Mayor de la Escuadra, desempeñando cargos en la Escuela Naval, en la Dirección del Material, en la Dirección de Administración y en el Estado Mayor General de la Marina. Además, fue Ayudante Naval de los príncipes del Reino Unido Eduardo VIII y Jorge VI, cuando visitaron el Perú, llegando a recibir la Orden del Imperio Británico. También fue ayudante del Contralmirante de la Marina de Estados Unidos, W.C. Cole, durante su permanencia en el Perú en 1922 y 1923, lo que motivó una felicitación de este oficial norteamericano.

Sirvió también como Comandante del transporte B.A.P *Rímac* en el viaje que este hizo a Europa llevando parte de las dotaciones de los destroyers adquiridos

en Estonia. Para el centenario de la batalla de Ayacucho estuvo adscrito a la Embajada británica. Siguió el curso de instrucción de la Escuela Superior de Guerra Naval entre 1930 y 1932 bajo la dirección de los contralmirantes William S. Pye y W. G. Spears, desempeñando la Secretaría de ese centro de estudios.

Fue ayudante de diversos jefes navales norteamericanos e ingleses. También recibió la condecoración del gobierno de Chile, la Orden al mérito naval en el grado de oficial, con motivo de la visita de la Escuadra del Perú a ese país en 1930. También recibió la condecoración de Ayacucho. Formó parte de la Embajada extraordinaria que fue a Colombia en 1934 para la toma de mando del presidente de ese país Alfonso López. Ese mismo año, fue ayudante del Secretario de Estado de los Estados Unidos, Cordell Hull.

A partir de mediados de los años treinta empezó a ocupar cargos políticos, siendo en varias oportunidades ministro de Estado así como Presidente del Consejo de Ministros. Su primera experiencia se dio en 1936, durante el régimen de Óscar Benavides, en medio de una agitada y polarizada coyuntura política.

Ese año se llevaron a cabo elecciones el 11 de octubre y los primeros resultados difundidos por los diarios mostraron la frustración de los planes continuistas del presidente, al quedar relegado a un tercer lugar el candidato preferido del gobierno, Jorge Prado. Fueron más bien los candidatos de los partidos de base popular, Luis A. Flores de la Unión Revolucionaria y Luis Antonio Eguiguren, apoyado por el APRA, los que ocuparon los primeros lugares: Luis Antonio Eguiguren (Partido Social Demócrata): 71 662 votos (37.27%), Luis A. Flores (Unión Revolucionaria): 52 248 votos (27.17%), Jorge Prado (Frente Nacional): 42 788 votos (22.25%) y Manuel Vicente Villarán (Concentración Derechista): 25 550 votos (13.29%)

Ante esa situación, que Benavides no pudo prever, se decidió una solución de fuerza, que originó una nueva crisis política enmarcada en el destino del proceso electoral. Con el pretexto de una ilegal infiltración aprista en una candidatura, se detuvo el conteo de votos y se formó un nuevo gabinete ministerial, esta vez integrado solo por militares, lo que daba una clara señal política del carácter que tomaría el régimen a partir de ese momento. Dentro de ese nuevo gabinete, fue designado Ministro de Salud Pública, Trabajo y Previsión Social, cartera que había sido creada un año antes.

El remozado gabinete quedó constituido de la siguiente manera:

General Ernesto Montagne, Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Educación Pública.

General César A. De la Fuente, Ministro de Relaciones Exteriores.

General Antonio Rodríguez, Ministro de Gobierno y Policía.

Coronel Felipe de la Barra, Ministro de Justicia y Culto.

General Federico Hurtado, Ministro de Guerra.

Coronel Teófilo Iglesias, Ministro de Hacienda y Comercio.

Coronel Federico Recavarren, Ministro de Fomento y Obras Públicas.

Capitán de Navío Héctor Mercado, Ministro de Marina y Aviación.

Capitán de Navío Roque Saldías, Ministro de Salud Pública, Trabajo y Previsión Social.

El significado de este cambio ministerial era claro: en vista de la situación creada y de la posible solución que el gobierno quería concretar, era necesario tener un fuerte respaldo político, que solo lo podía brindar la Fuerza Armada en esos momentos. Por ello, Benavides armó un gabinete integrado solo por sus compañeros de armas, ya que auguraba vendrían tiempos difíciles, en los que la oposición política podía arreciar. De ese modo, las instituciones armadas se veían obligadas a intervenir debido a la posibilidad de una subversión del orden constituido, por lo cual debían cumplir el mandato constitucional de mantener la seguridad y el orden público. Ese es el fundamento esencial de la formación de un gabinete integrado solo por militares, ya que estos hombres no tenían ningún color político y, en buena medida, el problema originado se debía a las pugnas y conflictos entre los movimientos políticos de derecha e izquierda.

Posteriormente, el Congreso declaró ilegales los sufragios emitidos a favor del candidato del Partido Social Demócrata y el Jurado Nacional de Elecciones decidió anular el proceso electoral, ya que el mismo se desvirtuaba al retirar a quien encabezaba el conteo de votos. El argumento principal fue acusar a Eguiguren de recibir el apoyo de un partido ilegal que estaba vetado de participar por la propia Constitución. Días después el Congreso decidió extender el mandato de Benavides por tres años, sin el funcionamiento del propio Parlamento.

Durante su gestión como Ministro, y en consonancia con el discurso del gobierno, hubo una decidida política de beneficios a la clase obrera. En esa línea,

la obra emblemática fueron los barrios obreros, ya que la manera más concreta de demostrar ese interés por mejorar la calidad de vida de los trabajadores era a través de una vivienda decorosa, en un complejo mayor que incluía escuelas, postas médicas, campos deportivos y otros servicios. Las casas podían tener dos, tres y hasta cuatro dormitorios, además de contar con una sala-comedor, cocina, baño, patio y jardín. Ya en marzo de 1936 se había inaugurado el Barrio Obrero Modelo del Frigorífico del Callao, conformado por 118 casas y dotado de una escuela, áreas verdes, una piscina, cine y un centro cívico.

Fue durante la gestión de Saldías como Ministro de Salud, Trabajo y Previsión Social que se inauguraron otros dos complejos similares: el barrio obrero de La Victoria, inaugurado el 16 de enero de 1937, y conformado por 60 casas y dotado también de campos deportivos y una piscina; y el barrio obrero del Rímac, inaugurado el 20 de febrero de 1937, conformado por 44 casas, y las mismas instalaciones y comodidades que los anteriores. Estos fueron presentados como una obra para proporcionar a los trabajadores una vivienda moderna, que distara de los lugares insalubres y peligrosos que antes habitaban. Se realizaron varios sorteos para conocer a los afortunados que podían acceder a este beneficio, ya que ellos adquirían los inmuebles a un bajo costo y con facilidades de pago de parte del Estado.

Otros beneficios que se dieron fueron la creación de la Inspección de Vivienda Obrera, cuya función esencial fue verificar el estado de los solares y callejones de la ciudad, teniendo la potestad de ordenar las mejoras necesarias a los dueños de esas construcciones. También, en junio de 1937, aparece la Inspección Fiscal de Subsistencias, encargada de revisar la calidad de los artículos de primera necesidad expendidos en los mercados y de controlar los productos distribuidos por los comerciantes.

En relación a temas laborales, en marzo de 1937 se promulgó la ley N° 8514 sobre el trabajo a domicilio, la cual trató de corregir la situación de desigualdad de este tipo de trabajadores respecto a los que laboraban en una fábrica o planta en relación a sus remuneraciones y condiciones laborales. Ese mismo mes un Decreto Supremo ordenó el rescate de las máquinas de coser que estuvieran en poder de prestamistas, siendo devueltas inmediatamente a sus dueñas, por considerar que eran un instrumento de trabajo. Este asunto quedó finiquitado cuando en junio se promulgó la Ley N° 8542 por la cual se declaró inembargables las máquinas de coser.

El siguiente cambio ministerial se produjo el 29 de octubre de 1937, con la salida de algunos militares del gabinete para incorporar a varios civiles allegados al régimen. Los militares que se quedaron en el gabinete fueron los de más confianza del Presidente, como el premier Ernesto Montagne, el Ministro de Guerra Federico Hurtado y el Ministro de Gobierno Antonio Rodríguez. Saldías también permaneció, pero ahora como encargado de la cartera de Marina y Aviación. El gabinete quedó, entonces, conformado de la siguiente manera:

Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Educación: General Ernesto Montagne.

Ministro de Relaciones Exteriores: Dr. Carlos Concha.

Ministro de Gobierno: General Antonio Rodríguez.

Ministro de Justicia: Dr. Diómedes Arias Schreiber.

Ministro de Guerra: General Federico Hurtado.

Ministro de Hacienda y Comercio: Benjamín Roca.

Ministro de Fomento y Obras Públicas: Héctor Boza.

Ministro de Marina y Aviación: Capitán de Navío Roque A. Saldias.

Ministro de Salud Pública, Trabajo y Previsión Social: Ing. Rafael Escardó.

Este nuevo gabinete fue el de mayor duración de todo el gobierno y se mantuvo en funciones hasta marzo de 1939, o sea, diecisiete meses. Durante esta gestión ministerial de Saldías, se adoptaron varias medidas en los dos sectores: el de Marina y el de Aviación. En el primer caso, se inauguró el Hospital Naval en 1937 y al año siguiente ocurrió lo propio con el Arsenal Naval y varadero de submarinos y el Dique seco. Para 1939, fue inaugurada en el Callao la base de submarinos. En cuanto a las adquisiciones, llegaron los destroyers *Almirante Guise* y *Almirante Villar*, comprados en 1933; se modernizaron los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* y algunos submarinos y se incrementó la flotilla fluvial del Amazonas con las cañoneras *Amazonas* y *Loreto*.

En el caso del sector aviación, se abrió una fábrica nacional de aviones de la marca italiana Caproni, cerca de la Escuela Central de Aeronáutica Jorge Chávez en Las Palmas. En cuanto a las adquisiciones de esta arma, llegaron aviones de caza, bombardeo, reconocimiento y transportes de marcas reconocidas como Fayrey, Corsair, Falcon, Potez y Newport. Finalmente, se construyeron bases aéreas en Chiclayo, Vítor, Talara, Juliaca y Pucallpa.

En febrero de 1939 se produjo la fallida intentona golpista del General Antonio Rodríguez, Ministro de Gobierno y Policía, lo que originó una reacción política de Benavides, reestructurando su gabinete ministerial y convocando un plebiscito para aprobar una serie de reformas constitucionales que permitirían un afianzamiento del poder del Ejecutivo. En octubre se llevaron a cabo las elecciones, las cuales dieron como ganador a Manuel Prado Ugarteche. Saldías se mantuvo como Ministro de Marina y Aviación hasta el final del gobierno en diciembre de este año.

En los siguientes años, volvió a sus funciones institucionales en la Armada. Así, fue nombrado Director de la Escuela Naval donde realizó una fructífera labor como educador y formador de hombres, impulsando diversas reformas como la creación y consolidación de las Escuelas Técnicas de la Armada, de las que fue su primer Director, y que más tarde se convirtieron en el CENAE y CITEN, constituyéndose en hitos trascendentales en el perfeccionamiento y profesionalización del personal naval.

Una evaluación realizada a Saldías en 1941 por el Contralmirante Carlos Rotalde, Jefe del Estado Mayor General de la Marina, incluyó la siguiente descripción que resumía sus características personales y profesionales:

"Jefe bien preparado para la función que desempeña, entusiasta y laborioso. La eficiencia y preparación del personal de la Escuela Naval se debe a su energía e inteligencia. Su lealtad y devoción por la carrera es su mayor virtud".

Continuando con su brillante carrera, en 1944 se le encomendó la comisión de visitar la Academia Naval de Annapolis en Estados Unidos, en virtud de una invitación que recibieron de esa entidad para el estudio y observación de su organización como centro de enseñanza naval. En aquel momento Saldías era el Director de la Escuela Naval del Perú. Un año después, en noviembre de 1945, fue designado como Vocal de la Junta Permanente de Selección, la entidad encargada de estudiar las fojas de servicio para el ascenso de oficiales en la Marina y que estuvo presidida por el Contralmirante Carlos Rotalde.

Aquel año fue elegido presidente el doctor José Luis Bustamante y Rivero, como candidato del Frente Democrático Nacional, iniciando la llamada "primavera democrática". Este régimen legalizó al APRA, permitiendo el retorno de todas las libertades políticas y garantías individuales. Lamentablemente, en los siguientes meses el conflicto político revivió debido a las diferencias entre el

Ejecutivo y el Parlamento con mayoría aprista, y a un deterioro de la situación económica.

La crisis política empezó a agravarse el 7 de enero de 1947 cuando el director del diario La Prensa, Francisco Graña Garland, fue asesinado saliendo de sus oficinas. Ello generó que el presidente Bustamante conformará un nuevo gabinete ministerial en el que incluyó como Ministro de Gobierno al General Manuel Odría. A partir de ese momento la polarización fue en ascenso, con un Bustamante que se vio cercado por el APRA, que lo acusaba de entregarse a los brazos de la oligarquía, y los militares y civiles antiapristas que lo tildaban de ser muy débil con el partido de Haya de la Torre.

En ese contexto, varios militares, entre los que se encontraba Saldías, se reunieron con el presidente en octubre de 1947 para pedirle medidas más enérgicas contra el APRA. Resultado de ello fue su nombramiento como Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Marina el 30 de octubre de 1947. En las semanas siguientes la dirigencia aprista empezó a elaborar planes para derrocar a Bustamante, lo cual contribuyó a generar más inestabilidad y empoderó a los militares más críticos de ese partido. El clímax llegó en febrero de 1948 cuando el Prefecto de Pasco, Francisco Tovar Belmont, fue asesinado por una turba dirigida por algunos apristas. Inmediatamente, Saldías junto a Odría le exigieron al presidente la proscripción del APRA; pero este se negó a dar esa medida, optando por volver a reestructurar su gabinete por uno enteramente castrense, también presidido por Saldías.

Así, el 27 de febrero de 1948 volvió a juramentar como Premier, pero no retuvo la cartera de Marina, sino que asumió la de Hacienda. Los meses siguientes tuvieron la misma tónica: un presidente presionado por un sector de los institutos armados para ilegalizar al partido de Haya de la Torre. Por ello, en junio de 1948, al volver a negarse Bustamante a ese pedido, se produjo la renuncia del gabinete. Saldías dejó el gobierno y permaneció alejado de la política hasta el golpe de Odría. El 3 de octubre de 1948 estalló un motín revolucionario en el Callao, de origen aprista y con participación de algunos elementos de la Armada; el que finalmente fue debelado por el gobierno, decretando nuevamente la ilegalidad del partido liderado por Haya y sus militantes. A pesar de la decisión de Bustamante, un sector de los institutos armados ya estaba decidido a retirarlo del poder.

Así, el 27 de octubre de 1948 estalla en Arequipa la "revolución restauradora" y se instala una Junta Militar de Gobierno, presidida por el General Odría. Saldías ingresa al gabinete como Ministro de Marina, cargo que tendrá hasta agosto de 1954. Durante los primeros meses de este gobierno de facto se adoptaron medidas represivas sobre el APRA y el comunismo, así como el otorgamiento de algunos beneficios sociales a diversos sectores. Sobre lo primero, destaca sobremanera la ilegalidad del partido aprista, con la consiguiente persecución de sus principales líderes y el ingreso de Haya de la Torre a la Embajada de Colombia, donde permanecerá por cinco años; así como la dación de la Ley de Seguridad Interior, instrumento legal que le permitió a Odría capturar a sus enemigos políticos y suspender el derecho de *habeas corpus*. En relación al segundo aspecto, fueron meses en los cuales surgió el Seguro Social obligatorio del Empleado y se crearon organismos como el Ministerio de Trabajo y Asuntos Indígenas y la Junta de Obras Públicas del Callao.

Como consecuencia de la revolución aprista del 3 de octubre de 1948, se separaron a los efectivos involucrados en esos hechos, llevando a cabo allanamientos y procesos judiciales que terminaron con sentencias condenatorias bajo los cargos de traición a la Patria y a la Armada Peruana. Así, se procesaron a 248 marinos y 50 civiles, empezando los juicios en enero de 1950. El tribunal militar fue presidido por el Vicealmirante Carlos Rotalde, el cual logró 238 sentencias, siendo la mayoría de ellas penas de uno a catorce años de prisión, pero también hubo dos condenados a cadena perpetua y una pena de muerte. Otra consecuencia de este terrible hecho fue el pase al retiro de varios oficiales con cargos destacados como el Jefe de Estado Mayor General de la Marina, el Comandante General de la Escuadra y el Director de la Escuela Naval y su reemplazo con pares norteamericanos. En esa línea, Saldías designó al Capitán de Corbeta Jack Roudebush como Director de la Escuela Superior de Guerra Naval en enero de 1949.

Durante su gestión como Ministro de Marina se dieron los decretos leyes 11167 y 11191, los cuales creaban fondos específicos para la adquisición de Unidades Navales de poder militar. Así, se inició la construcción en astilleros ingleses de dos cañoneras destinadas a la flota en la Amazonía, y de un dique flotante. Asimismo, llegaron cuatro submarinos clase *Tiburón*, los destroyers escolta *Castilla*, *Aguirre* y *Rodríguez*, las cañoneras fluviales *Marañon* y *Ucayali*, el dique flotante, los primeros petroleros, *Santa Clotilde* hoy base fluvial de

Nanay, todos los cuales sentaron bases definitivas para el acrecentamiento de nuestros poderes naval y marítimo.

Para tener el personal necesario en estas nuevas Unidades, se impulsó la instrucción en las Escuelas Técnicas de la Marina, asimismo, se destacaron a Oficiales a Estados Unidos de América para seguir cursos de perfeccionamiento. De la misma manera, se mejoró la calidad del equipamiento naval y de la defensa de nuestra costa.

En cuanto a infraestructura, en febrero de 1950 se colocó la primera piedra del local para la Escuela Superior de Guerra Naval y del Servicio Hidrográfico y de Faros, en un terreno en la calle Sáenz Peña, en el marco de la ceremonia de clausura del año académico de la Escuela Superior de Guerra Naval a la que asistió el Odría. También se iniciaron los trabajos para la construcción de una dársena frente a los terrenos de la Escuela Naval, y diversas embarcaciones fueron enviadas a Estados Unidos para su reparación y mantenimiento

Otro aspecto relevante de su gestión fue la mayor vinculación con la Marina Norteamericana, lo que formaba parte de las estrechas relaciones que se tuvieron con el gobierno norteamericano por la posición anticomunista del régimen. Por ello, el 22 de febrero de 1952 se firmó un pacto de asistencia militar bilateral, el cual formalizaba la presencia militar norteamericana en el Perú, e invitó a varios oficiales peruanos como a visitar instalaciones castrenses como el Fuerte Benning en Georgia y la Escuela de Estado Mayor en Kansas. Este convenio incluyó también el aumento de la ayuda económica norteamericana, que llegó a ser de nueve millones de dólares. Esto permitió, como ya se mencionó, la compra de tres destructores escolta: el B.A.P. *Aguirre*, el B.A.P. *Castilla* y el B.A.P. *Rodríguez*; dos submarinos fabricados por la Electric Boat Co: el B.A.P. *Tiburón* y el B.A.P. *Lobo*; y un escuadrón de veinticinco aviones caza P-47. Estas adquisiciones para la Marina fueron las primeras desde los años veinte.

Finalmente, su gestión ministerial también se caracterizó por su constante preocupación en favor del bienestar del personal naval. Ejemplos de ello fueron la creación del Centro Médico Naval, en 1956, y del club de oficiales de la Armada.

Una resolución legislativa, la N.º 11913, del 23 de diciembre de 1952, lo ascendió al grado de Vicealmirante. A partir de 1954 la situación política volvió a agudizarse, abriéndose un escenario en el cual Saldías jugó un rol fundamental.

Así, el 9 de agosto de 1954 Palacio de Gobierno anunció que se había debelado un movimiento subversivo liderado por el General Zenón Noriega, hasta ese momento el segundo hombre del régimen, el cual tenía como objetivo derrocar al Presidente Odría, por lo que se le detuvo y luego se le desterró a Estados Unidos. Saldías asumió el cargo de Jefe del Gabinete y retuvo la cartera de Marina.

Para 1955 el ambiente político del régimen de Odría era complicado, sobre todo porque el tema más importante sería el contexto previo a la lucha por la sucesión presidencial. Así, en julio de 1955 el diario La Prensa, que era el vocero de los agroexportadores, publicó una declaración de políticos y empresarios cercanos a Pedro Beltrán exigiendo al gobierno tres acciones concretas: la derogatoria de la ley de seguridad interior, una amnistía política general y un nuevo estatuto electoral. Concluía el comunicado afirmando que esas tres demandas eran indispensables para la realización de un proceso electoral limpio y justo.

De esa manera, se abrió una nueva coyuntura política con un sector de la oligarquía marcando distancia del gobierno, con la clara intención de evitar una reelección de Odría y abrir espacios para nuevas candidaturas. En los últimos meses de 1955 el asunto político de mayor importancia fue la crítica a la designación de Alejandro Esparza Zañartu como Ministro de Gobierno, tras la conformación de un nuevo gabinete en el mes de setiembre. Esparza era sindicado como el "cerebro" del aparato represivo del régimen, incluida la ley de seguridad, cuya derogación, como hemos señalado, era uno de los principales reclamos de la oposición. Paralelamente fueron gestándose conversaciones para ir definiendo posibles candidatos presidenciales que pudieran enfrentarse al gobierno, destacando la figura de Pedro Roselló, empresario y político, vinculado a Pedro Beltrán y algunos abogados limeños y arequipeños que formarían el partido de la democracia cristiana.

La crisis estalló en Arequipa en diciembre de 1955. A raíz de la intervención de la policía en un acto de los socialcristianos, se produjeron disturbios por parte de estudiantes, empleados y obreros exigiendo la renuncia de Esparza y la derogatoria de ley de seguridad. Tras nueve días de crisis, el 24 de diciembre se produjo un nuevo cambio ministerial, formándose un nuevo gabinete enteramente militar, presidido también por el Almirante Saldías (que también asumió la cartera de Hacienda) pero sin la presencia de Esparza. Ese debió ser

un duro golpe político para Odría, quien tuvo que desprenderse de su hombre clave en el tema represivo, y al mismo tiempo veía dañada la imagen de su gobierno en un contexto marcado por el inicio de una campaña electoral que sería polarizada y desgastante para ellos.

Esto puede explicar que en los primeros días de enero el "general de la alegría" realizó algunas movidas para fijar una clara posición política: el principal objetivo del gobierno sería lograr una candidatura común para las elecciones, logrando un consenso que permita evitar el retorno del "caos y desorden" al país. Así, el 4 de enero se invitó a "Palacio de Gobierno a representantes de partidos y organizaciones para comunicarles este interés del presidente, y como consecuencia de ello surgió la idea de realizar una convención para lograr un consenso y definir una sola candidatura.

La iniciativa fue liderada por Augusto Wiese y Luis Miró Quesada de la Guerra, los cuales convocaron a representantes de los principales partidos políticos a una reunión en el Convento de Santo Domingo para el 14 de enero. Acudieron partidos como el Demócrata, el Social Nacionalista, el Movimiento Democrático Pradista, la Coalición Nacional, entre otros. No asistieron movimientos nuevos como el Demócrata Cristiano y el Social Progresista, en tanto que el Partido Restaurador (el oficialista) estuvo representado por Julio de la Piedra. El resultado no fue el esperado, ya que los intereses políticos particulares no permitieron lograr una candidatura de consenso, aunque se nombró una comisión que debía redactar las bases para una nueva reunión, la cual nunca se llegó a realizar. Es claro que los acontecimientos políticos de las semanas siguientes influyeron en la imposibilidad de lograr un acuerdo, sobre todo por el retorno del ex presidente Bustamante y Rivero y el enfrentamiento de Odría con el diario La Prensa.

El mes de febrero fue particularmente intenso debido a los hechos señalados. En efecto, el 9 de ese mes pisó suelo peruano tras siete años de ausencia el ex presidente Bustamante y Rivero, algo que el gobierno de Odría quiso evitar a toda costa. Para ello se valieron de la Ley de Seguridad Interior, prohibiéndole expresamente su ingreso al Perú a pesar de no tener ningún proceso judicial abierto o condena. El joven abogado de entonces, Luis Bedoya Reyes, se encargó de presentar un recurso de *habeas corpus* que fue rechazado inicialmente por el Poder Judicial, resaltando el voto singular del jurista Domingo García Rada.

Finalmente, la razón se impuso y Bustamante volvió pronunciando un notable discurso en la Plaza San Martín y luego visitando su natal Arequipa.

Unos días después la situación política volvió a agravarse cuando se difundió la información del levantamiento del General Marcial Merino en Iquitos. Este militar había sido parte de la Junta de Gobierno que presidió Odría entre 1948 y 1950, desempeñándose como Ministro de Justicia y Trabajo durante el primer año. Es probable que, como ocurrió con otros militares, Merino no aceptara un proceso electoral amañado por el gobierno o, incluso, una extensión del mandato de Odría. Por ello, en la proclama que lanzó en Iquitos resaltaba que su principal objetivo era "buscar la más amplia libertad y garantías en el proceso electoral de junio".

La noticia llegó pronto a Lima, y empezó a ser difundida por los medios escritos opositores al régimen, destacando "La Prensa". La reacción del gobierno fue furibunda, organizando el allanamiento y detención de periodistas de ese medio en su local de la calle Baquíjano, terminando con la detención y reclusión en el penal del Frontón de varios de ellos, incluido el propio Pedro Beltrán. Asimismo, se produjo un allanamiento en el Club Nacional para detener a Pedro Roselló, dirigente de la Coalición Nacional. Recién días después se puso fin al levantamiento de Merino, y se procedió a liberar a los periodistas mencionados; pero la imagen final del gobierno de Odría quedó muy afectada de cara a las elecciones.

Finalmente, se presentaron tres candidatos: Hernando de Lavalle (para muchos el que tenía el apoyo oficial), Manuel Prado Ugarteche (ex presidente) y un joven arquitecto y carismático Fernando Belaunde Terry. Los favoritos eran los dos primeros, por su trayectoria profesional y política; pero este último se convirtió en la sorpresa de la contienda, llegando a obtener una importante cantidad de votos ocupando el segundo lugar. En este proceso electoral se produjo por primera vez la votación de las mujeres, en virtud de la ley N° 12931, promulgada en setiembre del año anterior, la que también permitió tener a las primeras parlamentarias electas. Los resultados dieron como ganador a Prado, el cual recibió el apoyo del APRA en virtud de un acuerdo conocido como el "Pacto de Monterrico", dando origen al llamado régimen de la convivencia.

Cuando todo hacía pensar que el Vicealmirante Saldías sería el encargado de entregarle la banda presidencial al nuevo mandatario, el 9 de julio de 1956 se hizo pública su renuncia al cargo de Primer Ministro, a pocos días para que

concluyera el régimen de Odría. En la carta que dirigió al mandatario indicó como principal razón de esta decisión que "consecuente con mi línea de conducta y con la disconformidad que he manifestado a Ud. y al Consejo en diversas oportunidades sobre graves irregularidades en los procesos pre y post-electorales, tanto presidenciales como de representantes."

Algunos autores interpretaron esa afirmación señalando que la principal razón de su alejamiento fue un tema político. Saldías era más cercano a la candidatura de Hernando de Lavalle, la cual fue en un primer momento apoyada por el propio Odría; pero finalmente el régimen se decantó por la de Manuel Prado Ugarteche, que dio origen a la mencionada "convivencia" al legalizar al APRA. Ese fue su último acto político, ya que una resolución suprema del 1 de enero de 1956 había resuelto su pase a retiro. En los años siguientes se mantuvo alejado de la vida pública, falleciendo en Lima el 17 de mayo de 1974.

Durante su fructífera carrera militar recibió las siguientes condecoraciones:

La Cruz Peruana de Aviación de primera clase.

La Medalla del Centenario de la Independencia del Perú.

La Medalla del Centenario de la Batalla de Ayacucho.

La Gran Cruz de la Orden de Dabbebrog.

Gran Oficial de la Orden del Libertador de Venezuela.

La "Gran Cruz" de la Corona de Italia.

Gran Oficial de la Orden de Mérito de Chile.

Oficial de la Orden del Imperio Británico.

"Chief Commander" de la Legión al mérito de Estados Unidos.

Orden al Mérito Naval en su primera clase de Venezuela.

Durante su sepelio, el Vicealmirante Luis López de Castilla Hidalgo pronunció las siguientes palabras recordando a este insigne oficial:

"Con profunda emoción y embargado por sentimientos de respeto, admiración y congoja, ante los restos mortales de quien fuera en vida figura preclara y señera de la Marina y la Nación, Sr. Vice-Almirante Don Roque A. Saldías Maninat; traigo a esta cripta por honroso encargo, que agradezco a la superioridad naval, el homenaje sentido de la Institución a la que el Almirante Saldías consagró su vida desde 1908 y a la que sirvió con singular cariño, celo, lealtad, eficiencia

y devoción a través de todos los escalones de la vida de Oficial de Marina, del Comando y del Alto Mando Naval, hasta la cúspide de la carrera, nimbada por muy altos cargos y responsabilidades en nivel gubernamental, que ejerció con tino, sagacidad, entereza y hombría de bien, prestigiando y enalteciendo a la Marina.

En 1919, de Teniente Segundo, contrajo nupcias con la señorita María Teresa Bravo, cuyo recuerdo permanecerá vívido igual que el del Almirante, en los cadetes de ayer, en los tiempos en que el Almirante Saldías fue Director del Alma Mater de la Marina de Guerra del Perú. Con ella tuvo tres hijos y una hija. A ellos y sus cónyuges, hijos y familiares, en nombre del Cuerpo General de la Armada, les expreso su más sentida condolencia (...)

Vice-Almirante Roque A. Saldías:

Por todo lo que usted hizo y su decidida contribución al progreso y prestigio de la Institución Naval, ésta, por mi intermedio, en su última despedida, os da una vez más, las "gracias por los eficientes servicios prestados" y simbólicamente, a la vez que coloca pendones de luto en sus unidades y dependencias, iza al tope de sus mástiles la señal BRAVO-ZULU, que en lenguaje marinero quiere decir BIEN HECHO"



Contralmirante Roque Saldias. Biblioteca Central de Marina.



Visita del Presidente Odría y del Primer Ministro Vicealmirante Roque Saldías a Loreto, abordo del B.A.P. América. Archivo Histórico de Marina.



El Presidente de la República General Manuel A. Odría junto a su Primer Ministro Vicealmirante Roque Saldías Maninat en Iquitos. Archivo Histórico de Marina.



Valm. Roque Saldías, Primer Ministro, Calm. Alfreso Sousa, Ministro de Marina y Calm. USN Miles, Comandante del XV Distrito Naval.
Archivo Histórico de Marina.



Vicealmirante Roque Saldías develando la placa conmemorativa a la inauguración del Centro Médico Naval, 4 de julio 1956.
Archivo Histórico de Marina.



Vicealmirante Roque Saldías. 1892-1974. Galería
de ex Ministros y Comandantes Generales de la Marina.
Comandancia General de la Marina.

Fuentes

ARCHIVO DIGITAL DE LA LEGISLACIÓN EN EL PERÚ

ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA

Expediente Ernesto Caballero y Lastres

Expediente de Enrique Labarthe

Expediente de Héctor Mercado Silva

Bibliografía

BUSTAMANTE Y RIVERO, José Luis. *Tres años de lucha por la democracia en el Perú*. Buenos Aires, 1949.

CANDELA JIMÉNEZ, EMILIO. *Peruanidad y emoción social. El carácter populista del gobierno de Óscar R. Benavides (1933-1939)*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Instituto Riva-Agüero, Fundación M.J. Bustamante de la Fuente; 2021.

Cómo se engrandece el Perú. Resumen gráfico de la obra peruana en 1933-1936 y 1937. Lima: Editorial América Unida, 1938.

El Comercio. "En solemne ceremonia fue inaugurado ayer el monumento al Almirante Miguel Grau". Diario El Comercio Núm. 56007, martes 29 de octubre de 1946.

El Mariscal Benavides Su vida y su obra. Tomo II. Lima: Atlántida, 1981.

El siglo XX en el Perú a través de El Comercio, Tomo III 1922-1930, Lima: Empresa Editora El Comercio, 1994.

LAGUERRE KLEIMANN, Michel. *Historia del arma submarina en el Perú. "Los submarinos "R" de la Armada Peruana (1926-1958)"*. Tomo II Lima: Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú, 2019.

LABARTHE, ENRIQUE

"De nuestras necesidades". En *Revista de Marina* Año II N.º 1 (enero-febrero 1917).

Legislatura Extraordinaria de 1963. *Diario de los Debates del Senado*. Tercer volumen. Lima: Tipografía Peruana, 1963.

LOSSIO, Jorge Lossio y CANDELA, Emilio. *Prensa, conspiraciones y elecciones. El Perú en el ocaso del régimen oligárquico*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Instituto Riva-Agüero, 2019.

MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre relaciones civiles militares 1930-2000*. Lima: Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001.

PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl

Historia Marítima del Perú Tomo XII Vol. I "La República 1884 a 1906". Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1990.

PAZ SOLDÁN, Juan. *Diccionario de peruanos contemporáneos*. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1921.

RAMÍREZ Y BERRÍOS, Guillermo. *Grandezas y miserias de un proceso electoral en el Perú: Junio 17 de 1956*. Lima: Talleres Gráficos P.L. Villanueva, 1957.

STIGLICH, Germán. *Diccionario Geográfico del Perú*. Versión corregida y reestructurada. Lima: Sociedad Geográfica de Lima, 2013.

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR
7322

BICENTENARIO
PERÚ 2021

MARINA DE GUERRA
200 años
1821 - 2021
¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!

MARINA DE GUERRA DEL PERU