

Misión

# Naval Americana

en el Perú

U.S. NAVAL MISSION TO PERU

(1920-1933/1938-1969)

CAPITAN DE CORBETA  
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN



ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL DEL PERÚ



Fotografía: PUCP

## CAPITAN DE CORBETA MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

Nació en Ica el 7 de setiembre de 1984. Se graduó de la Escuela Naval del Perú en diciembre del 2006 y se calificó en Electrónica en el 2008. Ha servido a bordo de la FM-55 B.A.P. Aguirre, así como en la Estación de Armas Submarinas, Dirección de Información de la Marina y Dirección de Intereses Marítimos.

Ostenta el grado de Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú (2014). Ha seguido el Curso Básico de Estado Mayor (2016), el Programa de Especialización en Relaciones Internacionales por la Fundación de la Academia Diplomática del Perú (2018) y el Curso de Comando y Estado Mayor No Residente (2019).

Es autor de cuatro libros: Tres héroes navales lambayecanos (2014, en coautoría con el doctor Héctor López Martínez), El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana, 1919-1930 (2015), U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú (2017), Guise.- Un marino británico-peruano para todos los tiempos (2017) y Los submarinos R de la Armada Peruana, 1926-1958 (2019). Es coeditor junto a los doctores Scarlett O'Phelan y Mauricio Novoa del libro Miller: Militar, Político y Peruanista, 1795-1861 (2019). Es miembro colaborador del Centro de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Associate Member del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King's College London, y miembro asociado del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

### ◀ Portada:

Contralmirante Frank B. Freyer, primer Jefe de la Misión Naval Americana.

Nótese que ostenta en el cuello la Orden del Sol. Colección familiar en poder de sus descendientes. Cortesía del Contralmirante Francisco Yabar.





# MISIÓN NAVAL AMERICANA EN EL PERÚ

---

U.S. NAVAL MISSION TO PERU

(1920-1933/1938-1969)

Capitán de Corbeta  
Michel Laguerre Kleimann

Escuela Superior de Guerra Naval del Perú





**MISIÓN NAVAL AMERICANA EN EL PERÚ  
U.S. NAVAL MISSION TO PERU  
(1920-1933/1938-1969).**

Editor

Marina de Guerra del Perú - Escuela Superior de Guerra Naval  
Jr. Sáenz Peña 590. La Punta - Callao

Autor

Michel Laguerre Kleimann

Traducción:

Teniente Primero Leslie Villar Jauregui

Teniente Segundo Erika Valerio Dominguez

Portada:

Contralmirante Frank B. Freyer, primer Jefe de la Misión Naval Americana en 1920. Lienzo elaborado años después de su regreso a Estados Unidos de América por iniciativa de uno de sus hijos. Actualmente pertenece a sus descendientes. Cortesía del Contralmirante Francisco Yábar Acuña.

Diseño y diagramación:

Miguel Angel Sosa Laveriano

Primera Edición, 2020.

Tiraje: 500 ejemplares

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú: Nro. 2020-06674

Se terminó de imprimir en noviembre de 2020 en:

Optimos Editores Impresores SAC

Jr. Recuay 283 - Breña, Lima

Tel.: 944-997-960

E-mail: [optimos.peru@gmail.com](mailto:optimos.peru@gmail.com)

Lima - Perú

*“La Misión Naval de oficiales de los E.E.U.U que llevan ya cuatro años entre nosotros, ha contribuido esencialmente al progreso que estamos reseñando”.*

Capitán de Fragata Manuel I. Vegas, 1924.

*“The Mission has found the President of Peru ready and willing to support it”.*  
Brief summary of the activities of the U.S. Naval Mission  
to Peru from its inception to 1<sup>st</sup>  
November 1928.

*“La Marina Peruana y mi país se encuentran en deuda y profundamente agradecidos a la marina de E.E.U.U. debido a sus misiones navales, por las invalorables enseñanzas derivadas de su exhaustivo trabajo con nosotros y por la ayuda prestada para modelar el alto standard de eficiencia de la Marina Peruana [...] Me enorgullece mencionar que las Misiones Navales de E.E.U.U. son responsables en el más alto grado por nuestro eficiente estado de presteza [...]”.*

Vicealmirante  
Guillermo Tirado Lamb  
Ministro de Marina, 1959.



## CONTENIDO / CONTENT

Agradecimientos/ <i>Acknowledge</i>	A
Presentación	I
<i>Presentation</i>	III
Prólogo	V
<i>Foreward</i>	XI
Prefacio	XVII
<i>Preface</i>	XXV
Introducción	XXXI
<i>Introduction</i>	XXXVII
Antecedentes e inicio de labores	1
<i>Background and first labors</i>	235
Los primeros trece años	7
<i>The first thirteen years</i>	239
Escuela Naval	29
<i>Naval Academy</i>	259
Los submarinos R	43
<i>Submarines Type R</i>	273
El Servicio de Hidroaviación de la Armada	55
<i>The Navy Hydroaviation Service</i>	285
Escuela Superior de Guerra Naval	67
<i>Naval War College</i>	295
El retorno	77
<i>The Return</i>	305

Escuela Naval del Perú _____	91
<i>Peruvian Naval Academy</i> _____	317
Escuelas Técnicas de la Armada _____	105
<i>Navy Technical School</i> _____	331
Cursos de perfeccionamiento en EE.UU. _____	111
<i>Advanced courses in U.S.A</i> _____	337
Gestos y protocolos _____	115
<i>Gestures and protocols</i> _____	341
Adquisiciones navales de Superficie _____	127
<i>Naval Surface Acquisitions</i> _____	353
Escuela Superior de Guerra Naval.- Segunda fase _____	141
<i>Peruvian Naval War College - Second phas</i> _____	364
Submarinos _____	155
<i>Submarines</i> _____	379
A modo de Epílogo _____	167
<i>As Epilogue</i> _____	391
Bibliografía / <i>Bibliography</i> _____	392
Anexo 1/ <i>Annex 1</i> _____	399
Anexo 2/ <i>Annex 2</i> _____	401
Anexo 3/ <i>Annex 3</i> _____	409

## AGRADECIMIENTOS/ACKNOWLEDGE

Vicealmirante Luis Polar Figari, Director General de Educación de la Marina, *Alumnus* de la Academia Naval de Annapolis.

Vicealmirante Francisco Vainstein Borrani, Oficial Naval Peruano, *Alumnus* de la Academia Naval de Annapolis.

Contralmirante Jorge Andaluz Echevarría, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval.

Contralmirante Antonio Vildoso Concha, Director de Intereses Marítimos.

Contralmirante Francisco Yábar Acuña, Director del Museo Naval del Perú, *Alumnus* del U.S. Naval War College.

Capitán de Navío Luis del Carpio Azálgara, *Alumnus* del U.S. Naval War College.

Capitán de Navío Kurt Bottger Garfias, *Alumnus* del U.S. Naval War College.

Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo, Jefe Institucional del Archivo General de la Nación.

Capitán de Navío Mario Vinatea Camere, Asesor de la Escuela Superior de Guerra Naval.

Glenn E. Helm, Senior Reference Librarian, Histories and Archives Division; Naval History and Heritage Command.

John Darrell Sherwood, Ph.D. Naval Historian; Analytical Histories Team, Histories and Archives Division (HAD) del Naval History & Heritage Command.

Dennis Wilson, Librarian; Naval History & Heritage Command.

Michael Rhodes, Archivist, Naval History & Heritage Command.

David Kohlen, Ph.D. Director, Hattendorf Historical Center/ Executive Director, Naval War College Museum.

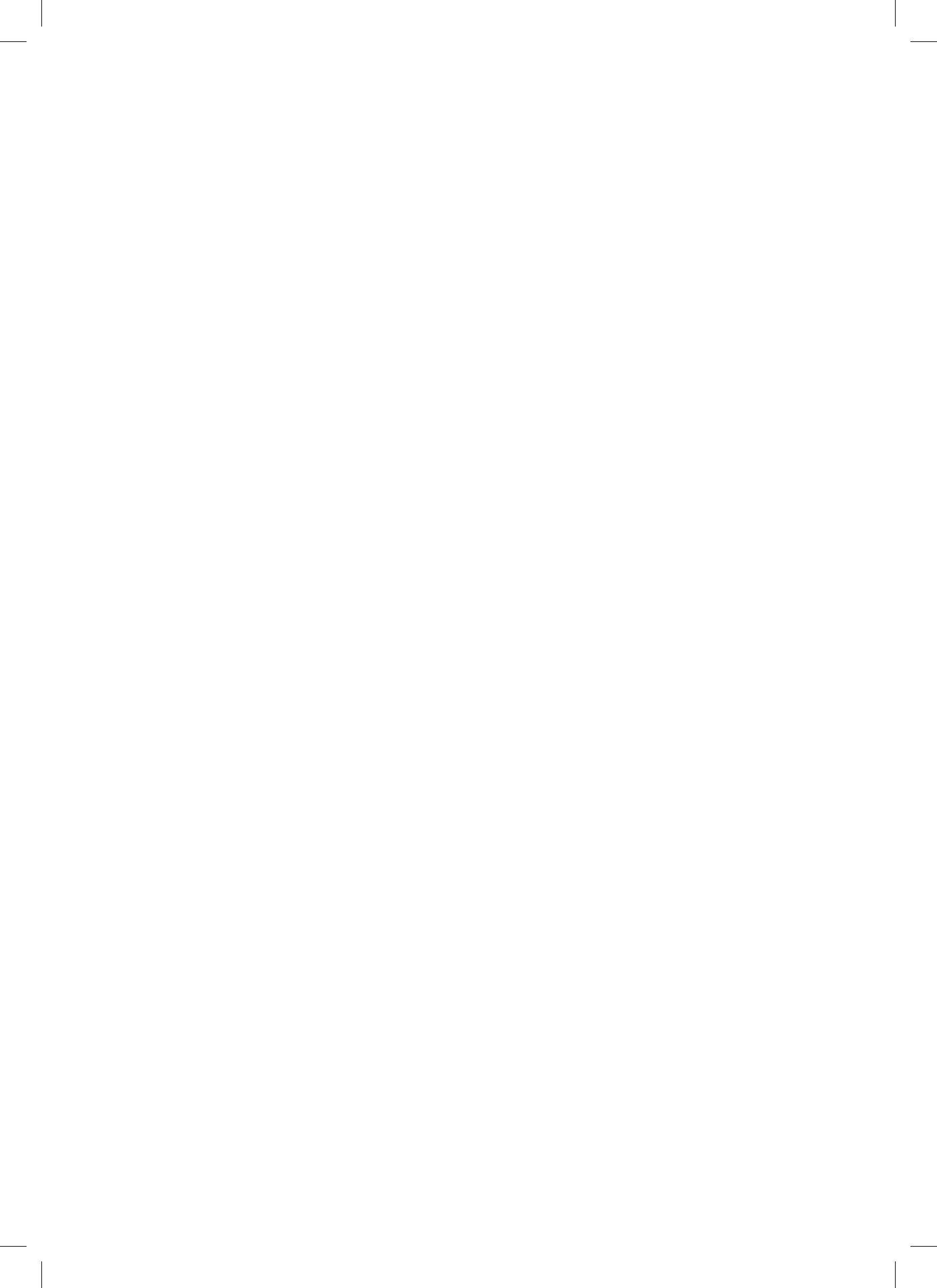
Joel C. Christenson, Ph.D. Senior Historian, Publications; O.S.D. Historical Office.

T3 Pda Gaby Canto Marcelo.

Micaela Astete, Archivo Histórico de Marina.

Tania Allca, Archivo Central de Marina.

Sally Inga Rumiche, historiadora de la Dirección de Intereses Marítimos.



## PRESENTACIÓN

Como Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, resulta para mí un privilegio el presentar este libro que no solo materializa y rememora un centenario hecho histórico, sino que refleja la estrecha relación entre dos instituciones fundamentales para la defensa de los intereses de sus respectivos países. Y es que tanto la Marina de los Estados Unidos de América, como la Marina de Guerra del Perú, instituciones centenarias, han cruzado sus caminos históricamente, siempre con la mira puesta en el interés común que sostienen y que no solo se relaciona con la Seguridad y Defensa de nuestro hemisferio, sino más importante aún, la que se relaciona con la defensa de valores compartidos, que nos ha permitido tener un entendimiento mutuo y estrechar y fortalecer a lo largo del tiempo nuestra relación. Y es que la libertad y seguridad de los mares, nuestra democracia, el Estado de Derecho y la libertad de nuestros ciudadanos, son valores que nos llevarán a fortalecer nuestros lazos de cooperación y amistad.

Si bien nuestra relación supera la centuria, existe un hecho que marca un antes y un después: La llegada de la Misión Naval Americana al Perú, que en el periodo de 1920 a 1933 y de 1938 a 1969, fuera integrada por connotados oficiales de la Marina de los Estados Unidos de América, que contribuyeron con su labor a forjar generaciones de oficiales; así como, organizar la institución en diferentes campos como el académico, administrativo, operacional, de salud, entre otros. Por tal motivo, la Marina de Guerra del Perú ha visto conveniente conmemorar este primer centenario a fin de dejar constancia de la gratitud y reconocimiento hacia la Marina de los Estados Unidos de América; y para ello, no hay mejor manera que materializar la historia en un libro que recopile su accionar en el periodo en mención.

El Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann, recopila con singular acierto los pormenores que originaron la llegada y distintas etapas de la Misión Naval, y sobre todo, las actividades que se llevaron a cabo para dar forma a una nueva Marina de Guerra del Perú, cuyo impacto, lo podemos percibir hasta nuestros días,

no solo en el pensamiento sobre el uso del poder naval o en nuestras tradiciones, sino fundamentalmente en el concepto implícito de que no se puede ser un buen marino, si no se es un buen ciudadano.

Espero que disfruten de su lectura y que su contenido les permita reconocer aspectos importantes de nuestras tradiciones y de lo que actualmente somos.

Almirante  
Fernando CERDAN Ruiz  
Comandante General de la Marina

## PRESENTATION

It is my privilege, as Peruvian Navy General Commander, to present this book that not only materializes and recalls a centenarian historic event, but reflects the close relationship between two institutions that are fundamental in defending the interests of their respective countries. Both the United States Navy and the Peruvian Navy, centenarian institutions, have crossed paths in history, always with an eye toward their common interest. An interest that is related not only to the security and defense of our hemisphere, but more importantly, to the defense of shared values. The same that have allowed us to develop a mutual understanding and embrace and strengthen our relationship over time. Values such as freedom and security of the seas, our democracy, the Rule of Law, and freedom of our citizens will lead us to strengthen our bonds of cooperation and friendship.

There is an event that marks a before and after in our over-a-century relationship: the arrival of the American Naval Mission to Peru. It was made up of renowned officers of the United States Navy, who from 1920 to 1933 and from 1938 to 1969 contributed to shaping generations of officers and organizing the institution in different fields such as academic, administrative, operational, health, among others. For this reason, the Peruvian Navy has seen appropriate to commemorate this first century by documenting our gratitude and recognition to the United States Navy; and to do so, there is no better way than to materialize history into a book that collects its actions during the abovementioned periods.

Lieutenant Commander Michel Laguerre Kleimann compiles with singular success the details that originated the arrival and different stages of the Naval Mission; in particular, the activities that were carried out to shape a new Peruvian Navy. An impact that can be perceived to this day, not only on the use of naval power or our traditions, but fundamentally on the implicit concept that an officer cannot be considered to be good, if he is not a good citizen.

I hope you enjoy reading it and that it will allow you to identify important aspects of our traditions and who we are today.

Admiral  
Fernando CERDAN Ruiz  
Peruvian Navy General Commander

## PRÓLOGO

A solicitud del capitán de corbeta Michel Laguerre Kleimann emprendo la gratísima labor de escribir las palabras liminares de una obra trabajada con una rigurosidad académica que da brillo al libro que tenemos entre manos. Como marino, historiador y de alguna manera relacionado a la larga tradición que une a la Marina de Guerra del Perú y la U. S. Navy, pues me cupo estudiar en el Naval Technical Training Center de San Francisco y en el Naval War College de Newport, leer las páginas de esta riquísima historia toca una fibra íntima que me estremece al saber que soy parte de un vínculo que comenzó en 1920, que se cimentó durante cinco décadas y cuyo lejano, pero sólido eco, pude sentir y siento hasta hoy en la Armada Peruana.

Desde que el estratega norteamericano Alfred T. Mahan publicó en 1890 su libro *The Influence of Sea Power upon History*, muchos países del mundo orientaron sus esfuerzos en reorganizar sus armadas, renovar sus buques y buscar convertirse en potencias marítimas. La historia naval mundial no puede desligarse de la influencia del pensamiento de Mahan y el Perú tampoco, no sólo porque el genial estratega esbozó su teoría en nuestra patria casi al término de la guerra con Chile, sino porque tras los largos años de recuperación de la debacle en dicha guerra, a principios del siglo XX, la Armada Peruana comenzó un proceso de modernización que se sumaba a la justa aspiración nacional de volver a contar con una escuadra poderosa. Esta transformación comenzó con la llegada de la Misión Francesa (1905), que inició sus actividades reformando la Escuela Naval, luego el Estado Mayor, siguiendo con la adquisición de unidades navales. El proceso se detuvo con la Primera Guerra Mundial, pero tras ella se consiguió una segunda misión, esta vez a cargo de oficiales de la U.S. Navy.

Cabe resaltar, como bien menciona el autor, que la idea de contar con una misión naval, nació del seno mismo de la Armada Peruana. Fueron los oficiales navales peruanos quienes solicitaron al presidente Augusto B. Leguía la continuación del

proceso modernizador iniciado años atrás, y fue decisión del presidente Augusto B. Leguía, que la nueva misión naval fuese norteamericana.

Los resultados de la gestión de la Misión Naval Americana, en sus dos períodos (1920 – 1933 y 1938 – 1969), como he mencionado, son palpables hasta hoy. Los marinos norteamericanos propusieron reformas de largo plazo y orientaron su esfuerzo a todas las áreas de la organización naval. Se trató de un trabajo *sui generis*, los oficiales de la Misión Naval obtuvieron grados de oficiales en actividad de la Armada Peruana, con mando sobre sus pares. Cupo al capitán de navío U. S. Navy Frank Borrows Freyer, jefe de la Misión Naval Americana, convertirse en flamante Jefe de Estado Mayor de la Marina de Guerra del Perú con el grado de Contralmirante. Ilustra la portada de este libro el retrato del histórico personaje con uniforme peruano y la Orden del Sol, convirtiéndose en un símbolo iconográfico de la dualidad de los servicios que prestaba: oficial naval de los Estados Unidos y del Perú. Como se puede leer a lo largo de este libro, especial dedicación se puso en la preparación profesional, la Escuela Naval se convirtió en uno de sus principales objetivos con el recordado capitán de navío Charles Gordon Davy, de quien el comandante Laguerre rescata una célebre frase: “aunque ser buen ciudadano no quiere decir que uno sea necesariamente buen marino, es sin embargo siempre verdad que un buen marino es buen ciudadano”.

Durante la gestión de la Misión Naval Americana se creó también escuela para suboficiales y, finalmente, la Escuela Superior de Guerra Naval para el perfeccionamiento de los oficiales, cuyo primer director fue el entonces contralmirante William S. Pye. De esta manera se cerraba el círculo educativo que alcanzaba a todo el personal de la Armada.

El impacto de la crisis económica de 1929 alcanzó a todos los países del continente, el descontento hizo caer uno a uno los gobiernos latinoamericanos y el Perú no escapó a esa realidad. La revolución encabezada por el comandante Luis M. Sánchez Cerro en agosto de 1930 terminó con el dilatado régimen del presidente Leguía y llevó al alejamiento de la Misión Naval Americana en 1933. Estos dramáticos episodios son rescatados por el comandante Laguerre en su interesante relato, episodios que pocas veces se recuerdan entre nosotros.

Pero en 1937 el mariscal Oscar R. Benavides, entonces Presidente del Perú, gestionó el regreso de una Misión Naval de los Estados Unidos. Eran tiempos en que los vientos de guerra comenzaban a soplar en el mundo. En 1938 una renovada Misión Naval retornó al Perú, esta vez sin mando ejecutivo y sólo en calidad de asesores, pero asumieron importantes responsabilidades en la organización de la Armada. Destaca en este tiempo la figura de un singular marino y político peruano, el vicealmirante

Roque Saldías, quien fue varias veces Ministro de Estado en diversas carteras entre 1936 y 1956, y el principal gestor de la moderna Marina de Guerra del Perú.

Concluye la gestión de la Misión Naval Americana en el Perú con el advenimiento del Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas instalado en 1968. Vaivenes de la política peruana que dieron fin a una larga y fructífera relación, pero el estrecho vínculo no se podía cortar tan fácilmente y ciertamente las relaciones entre la Marina de Guerra del Perú y su par norteamericana sobrevivieron los vaivenes de la política.

Invariablemente la lectura del libro escrito por el comandante Laguerre nos deja la grata sensación de ver en retrospectiva una gestión exitosa. Pero ese éxito nos debe llamar también a la reflexión. Creo que el éxito de la Misión Naval Americana en el Perú no fue el de modernizar la organización de la Armada Peruana, ni el de crear nuevas dependencias navales. En realidad, decretar la creación de una nueva dependencia o redactar un nuevo reglamento, incluso el adquirir nuevos buques no implican el significado de la palabra “éxito”. Solo los seres humanos conseguimos alcanzar el “éxito” cuando el resultado de nuestro trabajo culmina satisfactoriamente y, en este sentido, no corresponde a los buques, a los modernos reglamentos o a las nuevas dependencias atribuirles el “éxito”, sino a la transformación de la mentalidad de los hombres que integraban la Armada Peruana para conducir acertadamente la marina que se estaba transformando, al cambio de la cultura organizacional con una renovada visión sobre la profesión del marino y su compromiso con la institución que los albergaba. La lectura del libro nos lleva a reflexionar que, acertadamente, se transformó la mentalidad, se trabajó en la formación profesional y ello implicó el éxito en las reformas institucionales.

Se desprende de lo anteriormente expuesto que una reforma de esta naturaleza no podía estar sólo en manos de unos pocos oficiales norteamericanos, de hecho, contó con el decidido apoyo de la gran mayoría de oficiales y miembros de la Armada Peruana que desearon dar ese paso al futuro. Por ello la riqueza del libro que tenemos oportunidad de leer radica en el análisis de la mentalidad de los actores, la forma en que enfrentaron los problemas, las decisiones que se tomaron teniendo en cuenta las limitaciones del entorno político y económico, las tradiciones que se crearon y que, considerando la perspectiva del largo plazo, de una centuria exactamente, se mantienen hasta hoy.

Pero ¿es este un hecho aislado de una generación de marinos peruanos que decidió impulsar el desarrollo de la Armada o es una constante verificable en el tiempo?

En la dilatada historia naval peruana podemos encontrar algunos ejemplos que respondan la pregunta. En 1793 el Teniente General de la Real Armada, Frey

Francisco Gil de Taboada y Lemos, entonces Virrey del Perú, inauguró dentro del palacio de los virreyes de Lima la “Escuela de Pilotage” (llamada también “Academia de Pilotage”) para promover los estudios de navegación. Fue esta escuela primigenia, génesis directa de la actual Escuela Naval, la que proveyó a la Armada Peruana de sus primeros oficiales. Pero la creación de la Escuela de Pilotaje estuvo acompañada por una renovación de la organización naval virreinal con la creación paralela la de la Capitanía de Puerto del Callao y la obligación de organizar a los pilotos en un gremio profesionalizado al cual sólo se podía ingresar demostrando suficiencia en el arte de navegar.

El sabio Hipólito Unanue, al noticiar el hecho en el Mercurio Peruano, pensó sin duda en las virtudes de una educación adecuada y las ventajas que traería ello a la sociedad, por lo que anotó: “Pensamos no perderán esta ocasión favorable de instruirse no solo todos los que se destinasen á la navegación, sí también quantos desean tener la cultura propia á un ciudadano bien educado”<sup>1</sup>. Unanue anotó en esa oportunidad “La Navegación es sin duda la madre de la ilustración, el esplendor y opulencia del Género Humano.”<sup>2</sup> y reconocía la importancia de la navegación y de contar con personal científicamente preparado en el arte de navegar, considerándolo vital para el sostenimiento económico del virreinato del Perú. Pero Unanue también reconocía la importancia estratégica de contar con una Armada adecuada a las necesidades geopolíticas, y refiriéndose a ello, dijo lo siguiente: “¡Feliz el arte por quien aquel se sostiene todas y conduce a todas partes! Después de habar difundido la claridad en todo el Globo, lleva consigo su dominio y posesión. No se diga que sobre las riberas del Támesis, el Sena y el Tajo se arreglan los intereses y el equilibrio de las potencias. La táctica naval es la que sobre las encrespadas ondas del océano decide la preponderancia de los imperios, y la suerte de sus conquistas”<sup>3</sup>.

Años más tarde, en 1877, el entonces capitán de navío Miguel Grau reflexionaba al igual que el sabio Hipólito Unanue sobre el arte de navegar y dijo lo siguiente: “La civilización debe a la marina gran parte de su notable desarrollo; donde quiera que arribe un buque lleva un germen de progreso: las ciencias, las artes, el comercio, la industria han sido esparcidas en el mundo, por medio de la navegación y por ella las naciones mas separadas han estrechado sus relaciones y tienden al engrandecimiento

---

1 Hipólito Unanue, *Establecimiento de una Academia de Pilotaje*. En “Mercurio Peruano” N° 291, 17 de octubre de 1793, p. 105.

2 Hipólito Unanue, op. cit., p. 103.

3 Hipólito Unanue, op. cit., p. 104.

común”<sup>4</sup>. Poco después, el 2 de enero de 1878, Miguel Grau presentó al gobierno una Memoria del Comandante General de la Marina -la primera de su género- donde, tras un prolijo estudio de las Ordenanzas Navales vigentes, de la organización de la Armada, de la situación de todo su personal, del estado de las instalaciones y los buques de la Escuadra, recomendaba, entre otras cosas: nuevos reglamentos, la reorganización de la Mayoría de Órdenes, el fortalecimiento de la Escuela Naval y el establecimiento de una Escuela de Grumetes; es decir, una serie de medidas destinadas a modernizar la Armada en todos sus aspectos. Grau mencionaba “Grandes son las necesidades de la Armada que manifiesto a V. E. y grandes las dificultades que hay en la actualidad para subvenir a ellas”<sup>5</sup>. Las medidas propuestas por Grau, sorprendentemente, coinciden -en esencia- con las que tomó la Misión Naval Americana.

Aunque podríamos citar otros ejemplos, existe, a mi juicio, un hilo conductor que motivó a los marinos peruanos, desde siempre, el querer renovarse. Se trata de un hilo tejido con varias hebras, el amor a la patria, el cariño a la institución y la sed de conocimientos. Los dos primeros no necesitan mayor explicación, pero la sed de conocimientos es una característica profesional muy especial, la navegación y la guerra en el mar son ciencias que se desarrollan continuamente y, para mantener nuestro estatus en el concierto de las naciones y cumplir el rol constitucional que se nos asigna, es un deber el estar preparados de la mejor manera.

Por ello es relevante el epílogo del libro escrito por el comandante Laguerre, termina con un mensaje: el lema de la Escuela Naval preparado por el capitán de navío Charles G. Davy: *Mihi Cura Futuri*. ¿Cuál es su sentido? Proviene de una frase que Ulises dijo a Ajax durante la disputa retórica que ambos sostenían por la custodia de las armas de Aquiles y que recoge el poeta romano Ovidio en su obra *Metamorfosis*. En la disputa, Ulises invita a Ajax a seguirlo y le dice: ***Tu uires sine mente geris, mihi cura futuri*** (tú llevas la fuerza sin reflexión, yo me preocupo del futuro). Hay una analogía clara entre Ulises y la Escuela Naval así como entre Ajax y los cadetes navales. Ulises era el más grande navegante griego de la antigüedad y experimentado estratega que dio el triunfo a los griegos sobre los troyanos mientras que Ajax era un joven guerrero, impetuoso, valiente e impulsivo, famoso por ser el más exitoso en los enfrentamientos cuerpo a cuerpo durante la guerra de Troya. En este caso la Escuela Naval (Ulises) prepara el futuro de los cadetes (Ajax).

---

4 Francisco Lagomaggiore, *América Literaria*. Buenos Aires, 1883, p. 71. Entrevista al capitán de navío Miguel Grau, Callao, 1877.

5 Fernando Casaretto Alvarado (editor), *A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau*. Lima, 1995, p. 265.

Mientras continuemos haciendo lo que el capitán de navío Davy señaló, buenos marinos y buenos ciudadanos, el éxito de cualquier emprendimiento que tome la Armada Peruana está asegurado.

Contralmirante  
Francisco Yábar Acuña  
Director del Museo Naval del Perú

## FOREWORD

At Lieutenant Commander Michel Laguerre Kleimann's request, I am pleased to write the preface words of a project made with an academic rigor, which brighten the present book. As a sailor, historian and in some way related to the long tradition that join the Peruvian Navy and the U.S. Navy, since I was able to study at the Naval Technical Training Center in San Francisco and at the Naval War College in Newport, read this rich history's pages gets to me emotionally to know that I am part of a bond that began in 1920, which was consolidated during five decades and whose distant, but solid echo, I felt and feel until now in the Peruvian Navy.

Since the American strategist Alfred T. Mahan published his book *The Influence of Sea Power upon History* in 1890, several countries around the world have directed their efforts to reorganize their navies, renew their ships and seek to become maritime powers. The world's naval history cannot be detached from the influence of Mahan's thinking and Peru nor can, not only because the brilliant strategist outlined his theory in our homeland at the end of Chile's war, but because after many years of war's debacle recovery, at the beginning of the twentieth century, the Peruvian Navy began a modernization process that added to the national desire to have a powerful fleet again. This transformation began with the French Mission arrival (1904), which began with the Naval Academy reforming, then the General Staff, continuing with the naval unit's acquisition. The process stopped with the World War I, but after it a second mission was obtained, this time in charge of the U.S. Navy officers.

It is worth highlighting, as the author mentions, that the idea of having a naval mission was born from the Peruvian Navy. It was the Peruvian naval officers who requested to President Augusto B. Leguia to continue the modernization process begun years ago, and it was the president's decision, who had been the author of the French Mission arrival, that the new naval mission was American.

The management results of the American Naval Mission, in the two periods (1920-1933 and 1938-1969), as I have mentioned are obvious until today. The U.S.

sailors proposed long-term reforms and directed their efforts to all areas of the naval organization. It was a *sui generis* job, the Naval Mission officers obtained ranks as Peruvian Navy officers in activity, with command over their peers. The Captain U.S.N. Frank Borrows Freyer, Head of the U.S. Naval Mission, was appointed to become the new Chief of General Staff of the Peruvian Navy with the Rear Admiral rank. The book's cover is illustrated by this historical character in Peruvian uniform and the Order of the Sun, becoming an iconographic symbol of the services duality that he provided: American and Peruvian naval officer.

As you can read throughout this book, special dedication was put into professional preparation, the Peruvian Naval Academy became one of its main objectives with the remembered Captain Charles Gordon Davy, from whom Lieutenant Commander Laguerre emphasizes a famous quotation: "Although being a good citizen does not mean being a good sailor necessarily, nevertheless a good sailor is a good citizen."

During the American Naval Mission management, a Training Basic School will also be created, and finally, the Peruvian Naval War College to the officers' advanced training, whose first director was Rear Admiral William S. Pye. In this way, the educational circle that reached all Navy personnel was close.

The 1929 economic crisis' impact reached all the countries of the region, discontent brought down the Latin American governments one by one, and Peru did not escape that reality. The revolution headed by Commander Luis M. Sanchez Cerro in August 1930 ended with the President Leguia's long regime and led to the American Naval Mission withdrawal in 1933. These dramatic episodes are rescued by Lieutenant Commander Laguerre in his interesting story, seldom episodes that are remembered among us.

But, in 1937 Marshal Oscar R. Benavides, President of Peru, managed the U.S. Naval Mission's return. Those were times when the war winds began to blow in the world. In 1938, a renewed Naval Mission returned to Peru, this time without executive command and only as advisers, but they assumed important responsibilities in the Navy's organization. At this time, a singular figure of a Peruvian sailor and politician stands out, Vice Admiral Roque Saldias, who was several times Minister of State, in different portfolios between 1936 and 1956, and the main manager of the modern Peruvian Navy.

The American Naval Mission management concluded with the Revolutionary Government of the Armed Forces advent in 1968. Ups and downs of Peruvian politics that ended a long and fruitful relationship, but the close liaison could not be cut so

easily and certainly the relations between the Peruvian and U.S. Navy survived the politics ups and downs.

Invariably to read the book, written by Lieutenant Commander Laguerre, leaves us with the pleasant feeling of seeing in retrospect a successful management. But that success should also call us to reflection. I believe that the American Naval Mission's success was not to modernize the Peruvian Navy's organization, nor to create new naval units. Actually, decreeing the new agency creation or write a new regulation, even acquiring new ships does not mean "success". Only human can achieve "success" when the result of our work culminates satisfactorily and, in this sense, it is not up to ships, modern regulations or new agencies to attribute "success" to them, but the mentality transformation of the Peruvian Navy men to lead the Navy that was being transformed correctly, to the organizational culture change with a renewed vision about the sailor's profession and their commitment with the institution that housed them. The book's reading leads us to think about that, rightly, the mentality was transformed, work was done on vocational training and this implied success in institutional reforms.

It follows from the foregoing that a nature's reform could not be over a few American officers' hands; in fact, it counted with the vast officers and the majority of the Peruvian Navy member's support, who wished to take that step by future. For this reason, the book's richness that we have opportunity to read lies in the analysis of the actors' mentality, the way they dealt with the problems, decisions that were made taking into account the political and economic environment limitations, the traditions that were created and considering the long-term perspective, a century exactly, remain until today.

But, is this an isolated fact of Peruvian sailors' generation who decided to promote the Navy development or is it a verifiable constant over time?

In the long Peruvian naval history, we can find some examples that answer the question. In 1793 the Lieutenant General of the Royal Navy, Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos, Peruvian Viceroy, inaugurated the "Pilots School" (also called "Pilots Academy") inside the viceroys' palace of Lima to promote the navigation studies. It was this primitive school, the current Naval Academy's direct genesis, which provided to the Peruvian Navy with its first officers. But the creation of the Pilots School was accompanied by a renewal of the viceregal naval organization with the parallel creation of the Port Captaincy of Callao and the obligation to organize the pilots into a professional association which could only be entered by demonstrating proficiency in the sailing art.

The wise Hipolito Unanue, when notified the event in the *Mercurio Peruano*, undoubtedly thought about the virtues of an adequate education and the advantages that it would bring to society, so he said: "We think that you will not lose this favorable opportunity to educate yourself not only all those who are destined for navigation, but also how many wish to have their own culture for a well-educated citizen."<sup>6</sup> Unanue noted on that occasion "Navigation is undoubtedly the mother of illustration, the splendor and opulence of the Human Gender"<sup>7</sup> and recognized the navigation importance and having scientifically trained personnel in the sailing art, considering it vital for the sustainability economic of the Peruvian vicerealty. But Unanue also recognized the strategic importance of having a Navy suited to geopolitical needs, and referring to this, he said the following: "Happy art for whom all stands and leads everywhere! Having spread clarity throughout the Globe, take his dominance and possession. Let it not be said that on the banks of the Thames, the Seine and the Tagus the interests and balance of the powers are arranged. The naval tactic is that over the ocean rough waves decides the empires preponderance, and their conquests fate."<sup>8</sup>

Years later, in 1877, the Captain Miguel Grau considered like the wise Hipolito Unanue on the sailing art and said the following: "Civilization owes a large part of its remarkable development to the navy; Wherever a ship arrives, it carries a seed of progress: science, arts, trade, industry have been spread around the world, and through navigation the most separated nations have strengthened their relations and tend to mutual enlargement."<sup>9</sup> Shortly after, on January 2, 1878, the Captain Miguel Grau presented to the government the Navy General Commander's Memory -the first of its kind- where, after a detailed study of the current Naval Ordinances of the Navy organization, the personnel situation, the facilities state and the fleet ships, recommended, among other things: the new regulations, orders reorganization, Naval Academy's strengthening and the Training Basic School establishment; that means, a series of measures designed to modernize the Navy in all its aspects. Grau mentioned "I manifest to Your Excellency, the Navy needs that are enormous and the great difficulties that currently exist to meet them."<sup>10</sup> The measures proposed by Grau,

---

7 Hipólito Unanue, op. cit., p. 103.

8 Hipólito Unanue, op. cit., p. 104.

9 Francisco Lagomaggiore, *América Literaria*. Buenos Aires, 1883, p. 71. Entrevista al capitán de navío Miguel Grau, Callao, 1877.

10 Fernando Casaretto Alvarado (editor), *A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau*. Lima, 1995, p. 265.

surprisingly, coincide -in essence- with those taken by the American Naval Mission.

Although we could cite other examples, there is, in my opinion, a common thread that has always motivated Peruvian sailors to renew themselves. It is a thread woven with several strands, love of country, institution's affection and knowledge's thirst. The first two do not need further explanation, but the knowledge's thirst is a very special professional characteristic, navigation and warfare at sea are sciences that are continuously developed and, to maintain our status in the nation's concert and fulfill the constitutional role assigned to us, it is a duty to be prepared in the best way.

That is why the book's epilogue written by Lieutenant Commander Laguerre is relevant, it ends with a message: The Naval Academy's motto prepared by Captain Charles G. Davy: *Mihi Cura Futuri*. What is its meaning? It comes from Ulysses' phrase said to Ajax during the rhetorical dispute that both maintained for the Achilles' arms custody and the Roman poet Ovid collects in his work *Metamorphoses*. In the dispute, Ulysses invites Ajax to follow him and says: ***Tu uires sine mente geris, mihi cura futuri*** (You carry the force without reflection, I am worry about the future). There is a clear analogy between Ulysses and the Naval Academy as well as between Ajax and the naval cadets. Ulysses was the greatest Greek navigator of antiquity and experienced strategist who gave the Greeks' victory over the Trojans, while Ajax was a young warrior, impetuous, brave and impulsive, famous for being the most successful in hand-to-hand combat during the Trojan War. In this case the Naval Academy (Ulysses) prepares the cadets' future (Ajax).

As long as we continue to do what Captain Davy pointed out, good sailors and good citizens, the success of any undertaking that the Peruvian Navy takes is guaranteed.

Rear Admiral  
Francisco Yabar Acuña  
Director of the Naval Museum of Peru



## PREFACIO

Con la creciente influencia de los Estados Unidos como potencia marítima, los profesionales de la Marina de los Estados Unidos elaboraron una perspectiva de la historia con el objetivo de estructurar la futura estrategia en el ámbito marítimo internacional. El legado colonial, así como la constante conexión transatlántica con el Imperio Británico, también alimentó la visión estadounidense de independencia dentro del contexto marítimo multinacional sobre la estrategia naval. Después de haber perdido la Guerra de 1812 desde una perspectiva naval, el presidente James Monroe concibió una visión continental de la solidaridad estadounidense bajo la llamada Doctrina Monroe de 1823. Es en este más amplio contexto que los Estados Unidos fomentaron las relaciones con los crecientes poderes navales de América del Sur.

La marina yanqui amenazó el orden global, mientras los imperios europeos luchaban por mantener el control en los bienes marítimos. Los mercados asiáticos impulsaron el auge del poderío marítimo estadounidense, ya que el ferrocarril transcontinental conectaba el Atlántico con el Pacífico a través de la creciente potencia marítima de los Estados Unidos. Luego de la Guerra Civil, seguida por la Guerra del Pacífico, la Marina de los Estados Unidos mantuvo presencia en aguas sudamericanas para proteger los intereses estratégicos de los Estados Unidos contra los imperios europeos de Gran Bretaña, España, Francia y Holanda.

Dado los esfuerzos europeos para asegurar el Istmo de Panamá para conectar los océanos, la estrategia naval estadounidense se centró cada vez más en la construcción de un Canal de Panamá. La experiencia en la Guerra Civil amplió aún más los esfuerzos estadounidenses para controlar las líneas de comunicaciones oceánicas en el Caribe, extendiéndose alrededor del Cabo de Hornos hasta las Islas Galápagos. Considerando el enfoque de la estrategia de la Marina de los Estados Unidos, el Capitán de Navío Alfred Thayer Mahan se aventuró en aguas sudamericanas. La Guerra del Pacífico finalmente formó las ideas de Mahan. Tras la heroica muerte

del Contralmirante de la Marina de Guerra del Perú, Miguel Grau, en la Batalla de Angamos en 1879, Mahan reconoció las oportunidades para fomentar futuras relaciones entre las marinas del continente. Mientras Mahan bebía té en el Phoenix Club de Lima, ya había comenzado a desarrollar sus ideas sobre el papel universal de las instituciones navales tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra. También reconoció la importancia fundamental de estudiar la historia mediante un enfoque aplicado con el propósito de fomentar la educación profesional naval. Inspirado por sus experiencias en la Guerra Civil y en aguas sudamericanas, Mahan determinó el contexto mundial de la estrategia marítima, utilizando los hechos históricos como el punto de referencia común en la educación de otros profesionales navales sobre los conceptos estadounidenses de "poder marítimo".

En la competencia marítima por el acceso a los recursos terrestres, Mahan identificó la función estratégica en tiempo de paz de las operaciones navales en el hemisferio continental y más allá de aguas europeas y asiáticas. Elaboró una perspectiva adicional con base en las obras de Sir John Knox Laughton y de su mentor, el Contralmirante Stephen B. Luce, para la creación de una tarea global para la Marina de los Estados Unidos que sirva a los propósitos estratégicos de la construcción de coaliciones entre los estados marítimos.

Las constantes revoluciones tecnológicas, tal y como lo ilustra la transición de la navegación a vela al vapor y uso del carbón al petróleo, inspiraron aún más a Mahan. El petróleo definió cada vez más la estrategia naval internacional, que lo inspiró a concebir la ahora conocida frase, "Medio Oriente", que fue publicada en un artículo de la revista *National Review*, en el que enfatizó la importancia estratégica del Golfo Pérsico en el futuro. Mientras visualizaba la transición de los buques de guerra a carbón al petróleo, Mahan identificó las ventajas inherentes del comando estratégico en la esfera marítima de la influencia estadounidense. Aunque Mahan coincidió en que la Marina de los Estados Unidos tenía interés en el Medio Oriente, reiteró los beneficios relacionados a la colaboración multinacional entre las instituciones navales del continente, siendo Estados Unidos quien asuma un papel principal en el fomento de las estrechas relaciones entre los profesionales navales.

La educación profesional y los intercambios gratuitos de ideas entre marinas permitieron a las entidades navales unirse para salvaguardar los intereses comunes en el ámbito marítimo internacional. Desde las costas de la bahía de Narragansett, estudiantes profesionales continuando con el ideal del Contralmirante Stephen B. Luce y su pupilo, Mahan, la Marina de los Estados Unidos perfeccionó la estrategia de colaboración naval en las aulas y pisos de juego de la *U.S. Naval War College*. Los

primeros profesionales navales extranjeros en completar estudios en Newport fueron representantes de las marinas europeas y asiáticas en la década de 1890.

Tomando en cuenta la visión sobre la construcción del Canal de Panamá, la estrategia de la Marina de los Estados Unidos insistió aún más en generar buenas relaciones entre las demás instituciones navales del continente con el fin de compensar la posibilidad de conflicto con competidores europeos o asiáticos en el ámbito marítimo internacional. A partir de las ideas básicas de Mahan y otros miembros de la *U.S. Naval War College*, el presidente Theodore Roosevelt reelaboró por completo la política militar de los Estados Unidos. Aunque la Doctrina Monroe de 1823 continuó siendo la piedra angular, el Corolario de Roosevelt de 1904 delimitó los puntos en común entre las naciones marítimas a nivel mundial como un mecanismo de colaboración en el ámbito marítimo internacional. La diplomacia de los buques cañoneros siguió siendo el elemento fundamental en la estrategia naval de Roosevelt. En un giro de frase, haciendo una doble referencia a la pistola Colt 45, Roosevelt explicó el papel de nuestros servicios navales como "Nuestra Marina, es el pacificador".

El viaje de circunnavegación a carbón de la Gran Flota Blanca inspiró a la Marina de los Estados Unidos a perseguir la ventaja estratégica en el ámbito marítimo internacional. Después de una serie de reuniones de la Junta General realizadas en la *U.S. Naval War College*, la Marina de los Estados Unidos hizo un cambio en la construcción de buques de guerra, de carbón a petróleo. Liderando la acción de estos esfuerzos, el Comandante William S. Sims fue precursor en los esfuerzos para educar a la Marina de los Estados Unidos sobre las ventajas del petróleo. Fue el primero en contribuir además en los esfuerzos para establecer las conexiones transatlánticas entre el Imperio Británico y los Estados Unidos durante y después de la Primera Guerra Mundial.

Aunque el poderío marítimo estadounidense se mantuvo en las primeras etapas de desarrollo, la Marina de los Estados Unidos siguió la estela fosforescente de Mahan y Sims para navegar más allá de la esfera de influencia estadounidense y los amplios horizontes de la etapa marítima internacional. Después de la Primera Guerra Mundial, el presidente Herbert Hoover también se centró en consolidar las relaciones estratégicas con otras marinas dentro de la esfera de influencia estadounidense. Dadas las ventajas estratégicas inherentes del Canal de Panamá, la administración de Hoover buscó combinar fuerzas con la Armada Peruana. Hoover visitó al presidente Augusto B. Leguía en Lima y luego de ello, expandió la misión naval de los Estados Unidos al Perú. En 1929, envió al Capitán de Navío William S. Pye para promover

lazos más estrechos entre la Marina de los Estados Unidos y la Armada Peruana. Leguía también encargó a Pye que asumiera el rango de Contralmirante (de dos estrellas) dentro de las filas de la Armada Peruana. Por lo tanto, Pye ocupó el rango de Capitán de Navío en la Marina de los Estados Unidos, mientras que al mismo tiempo tenía un estatus único y rango como Contralmirante en la Armada Peruana. Su nombramiento fue más que un gesto simbólico por parte del gobierno peruano.

La educación naval sirvió de base para reforzar las relaciones estratégicas entre la marina del Perú y la de los Estados Unidos. Considerando su misión de consolidar las buenas relaciones entre las marinas del continente, Pye también se encontraba entre los visionarios pensadores que buscaban promover la causa de la educación profesional naval. Junto con sus amigos y compañeros capitanes de navío, Dudley W. Knox y Ernest J. King, Pye también participó en la redacción del "Informe K-P-K" de 1919. Al enfatizar las lecciones de la historia en el contexto de la educación naval profesional, Pye utilizó la currícula de la *U.S. Naval War College* en Newport como la plataforma para expandir el rol de la Marina de Guerra del Perú en aguas internacionales.

Pye visualizó las oportunidades de la colaboración a futuro con la Marina de los Estados Unidos para promover la influencia del poderío marítimo dentro y más allá del hemisferio estadounidense. Utilizó la currícula de la *U.S. Naval War College* como cimiento para consolidar la relación estratégica con la Marina de Guerra del Perú, que apoyó a la visión a largo plazo del presidente Franklin D. Roosevelt y su "Política de Buen Vecino". Entre otros logros importantes, Pye también amplió las conexiones a través del servicio postal transamericano, utilizando aviadores navales de los Estados Unidos para establecer una escuela de vuelo bajo la dirección del Capitán de Fragata de la Marina de los Estados Unidos, Harold B. Grow.

La revolución continuó siendo un factor subyacente en la dinámica social en tierra, aunque las marinas del continente operaban para lograr objetivos en común en el ámbito marítimo internacional. Pye y Grow diferían sobre el grado en el que la Misión Naval de los Estados Unidos en Perú debería involucrarse en la lucha entre el gobierno de Leguía y el golpe de Estado que lideraba el Teniente Coronel Sánchez Cerro. Sin embargo, los aviadores navales de los Estados Unidos volaron junto con sus compañeros de la Marina de Guerra del Perú cuando distribuyeron los folletos que promovían la paz y la estabilidad en el país durante el levantamiento de 1930. La misión en Perú fue una de las importantes piedras angulares para fomentar la estrategia hemisférica de la administración Roosevelt bajo la visión de la Organización de Estados Americanos.

La Marina de los Estados Unidos extendió la estrategia marítima de la administración Roosevelt manteniendo la presencia regular a lo largo de los importantes puertos dentro de la esfera de influencia estadounidense. En lugar de establecer las fuerzas militares en tierra en una situación de peligro, los servicios navales estadounidenses (incluida la Marina Mercante) permitieron a la administración Roosevelt mantener relaciones amistosas en los mercados extranjeros. A diferencia de las operaciones militares, las expediciones navales en tiempos de paz proporcionaron medios para compensar la perspectiva de una participación directa en conflictos extranjeros.

Cuando Pye regresó de Perú, habiendo utilizado el currículo de la *U.S. Naval War College* para establecer relaciones estratégicas duraderas entre las marinas del continente, la educación profesional, particularmente enfocada en los estudios históricos, permitió a Pye fomentar relaciones como la que mantiene la Marina de Guerra del Perú con la Marina de los Estados Unidos. Más tarde, como Director de la *U.S. Naval War College* durante la Segunda Guerra Mundial, Pye defendió la noción de utilizar estudios históricos aplicados en la educación naval profesional para desarrollar las futuras relaciones estratégicas, que continuaron siendo fundamentales para la visión de la futura Organización de las Naciones Unidas. Bajo la autoridad general del Almirante de la Armada Ernest J. King y en colaboración con el primer Director de Historia Naval, Almirante Edward C. Kalbfus, el Informe de la Junta Pye de 1944 proporcionó el esquema para el uso de la educación profesional como base para las alianzas marítimas globales entre las instituciones navales durante y después de la Guerra Fría.

Siguiendo la visión temprana del Contralmirante Stephen B. Luce de que la *U.S. Naval War College* debería servir como “un foro internacional para que los profesionales de servicios marítimos aprendan de las guerras pasadas a fin de evitar futuras guerras”, Colbert elaboró el currículo sobre los firmes cimientos que Kalbfus y Pye establecieron anteriormente bajo el cargo del almirante de la Armada Ernest J. King con el Escuela de Estado Mayor de la Marina y el Ejército (ANSCOL, por sus siglas en inglés) en la *U.S. Naval War College* durante la Segunda Guerra Mundial. Al ir más allá del modelo ANSCOL, que congregó a oficiales extranjeros, *U.S. Naval War College* reclutó personal de las filas de otras entidades navales, utilizando la discusión académica como otro medio para fomentar los lazos entre las entidades navales extranjeras en ámbito marítimo.

Antiguos enemigos se reunieron como amigos en los históricos terrenos de la *U.S. Naval War College* en Newport. Entre ellos se encontraban el Comandante Kitamura Kenichi, quien luchó anteriormente contra la Marina de los Estados Unidos en la campaña del Pacífico de la Segunda Guerra Mundial; el ex Capitán de Navío Submarinista alemán que realizó el famoso hundimiento del HMS *Ark Royal* en 1941, el Capitán de Fragata Friedrich Guggenberger, quien compartió sus experiencias en la Batalla del Atlántico durante el debate sobre el futuro de las coaliciones navales multinacionales; y representantes de las antiguas instituciones navales que fueron aliadas durante la Segunda Guerra Mundial. El Capitán de Fragata Armando R. Echeandía de la Marina de Guerra del Perú también participó en este importante conversatorio sobre la era de la Guerra Fría enfocándose en el futuro del poderío marítimo en el ámbito internacional.

Pocos historiadores han analizado el tema del poderío marítimo estadounidense al considerar la relación fundamental entre la Marina de Guerra del Perú y la Marina de los Estados Unidos. Sin embargo, el Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann ha proporcionado una perspectiva fundamentada en la principal relación y la influencia colaborativa del poderío marino estadounidense, como se ve ejemplifica en la larga historia de la relación que mantienen las Marinas del Perú y de los Estados Unidos. Además, Laguerre ha contribuido significativamente en los continuos esfuerzos de la *U.S. Naval War College* por avanzar hacia el futuro del ámbito marítimo internacional. Anticipándose a nuestro esfuerzo internacional para movilizar a otros historiadores marítimos bajo la iniciativa Corbett 100, Laguerre también ha ayudado a ampliar las relaciones históricas entre el Centro Histórico Hattendorf en la *U.S. Naval War College* con el Departamento de Estudios de Guerra Naval en el King's College de Londres; el Estado Mayor de Historia Naval de Australia; la Escuela de Estado Mayor de la Fuerza de Autodefensa Japonesa; y las unidades de investigación histórica de la Marina Alemana.

Los acontecimientos del pasado son ineludibles, ya que la investigación original sobre temas históricos sigue siendo fundamental para los esfuerzos contemporáneos de anticipar el futuro de las coaliciones marítimas. Laguerre nos ha ayudado a comprender mejor cómo la historia de la colaboración entre las principales potencias marítimas del continente también ha influido en la historia en el contexto de la estrategia naval internacional. Mientras continúa las futuras investigaciones sobre estas significativas dinámicas del pasado, expresamos nuestro profundo agradecimiento a Laguerre por elaborar sus innovadoras investigaciones históricas y su perspectiva histórica aplicada a formar la estrategia marítima del futuro. Su

trabajo nos ha ayudado a reconocer los medios para seguir mirando hacia afuera mientras nos esforzamos colectivamente por garantizar la paz futura. Tal y como demuestra Laguerre en su obra actual, nuestra historia naval puede ciertamente alimentar nuestra comprensión estratégica de la humanidad, ya que el futuro está por escribirse.

David Kohlen, Ph.D.  
Capitán de Fragata (r), Marina de los Estados Unidos  
Director, Centro Histórico Hattendorf  
U.S. Naval War College



## PREFACE

With the rising influence of the United States as a sea power, U.S. Naval practitioners drew perspective from history for the applied purposes of framing future strategy in the global maritime arena. The colonial legacy, along with the persistent transatlantic connection with the British Empire, also informed the American vision of independence within the multinational maritime context of naval strategy. Having essentially lost the War of 1812 from a naval perspective, President James Monroe crafted a continental vision of American solidarity under the so-called Monroe Doctrine of 1823. Within this broader context, the United States fostered friendly alliances with the burgeoning naval powers of South America.

Yankee navies threatened the global order, as the European empires struggled to maintain control in the oceanic commons. Asian markets fueled the rise of American sea power, as the transcontinental railroad connected the Atlantic with the Pacific across the burgeoning sea power of the United States. In the aftermath of the American Civil War and followed by the War of the Pacific, the U.S. Navy maintained presence in South American waters to protect the strategic interests of the United States against the European empires of Britain, Spain, France, and the Dutch.

Given European efforts to secure the Isthmus of Panama to connect the oceans, American naval strategy increasingly focused upon the construction of a Panama Canal. Experience in the Civil War further amplified American efforts to control oceanic lines of communications in the Caribbean, but extending around Cape Horn to the Galapagos Islands. Given the focus of U.S. Naval strategy, Captain Alfred Thayer Mahan ventured to South American waters. The War of the Pacific ultimately informed the ideas of Mahan. Following the heroic death of Peruvian Navy Rear Admiral Miguel Grau at the Battle of Angamos in 1879, Mahan recognized opportunities to foster future partnerships among the American navies. As Mahan sipped tea at the Phoenix Club in Lima, he had already begun forming his ideas about the universal role of navies in both peace and war. He also recognized the

fundamental importance of studying history with an applied approach for the purposes of fostering naval professional education. Inspired by his experiences in the Civil War and in South American waters, Mahan recognized the global context of maritime strategy –using historical foundations as the common point of reference in educating fellow naval practitioners about American concepts in “sea power.”

In the maritime competition for access to earthly resources, Mahan recognized the strategic peacetime function of naval operations in the American hemisphere and beyond to European and Asian waters. He drew additional perspective from the works of Sir John Knox Laughton and his mentor, Rear Admiral Stephen B. Luce, in crafting a global task for the U.S. Navy to serve the strategic purposes of building coalitions among seagoing states.

Ongoing technological revolutions, as exemplified by the transition from sail to steam and from coal to oil, further inspired Mahan. Oil increasingly defined international naval strategy, which inspired Mahan to conceive the now familiar phrase, “Middle East,” in an article published in the *National Review* magazine in which he emphasized the future the strategic importance of the Persian Gulf. As he envisioned the transition from coal-fired warships to oil, Mahan recognized the advantages inherent with strategic command in the maritime sphere of American influence. Although Mahan agreed that the U.S. Navy had an interest in the Middle East, he emphasized the benefits associated with multinational collaboration among the American navies –with the United States taking a leading role in fostering close personal friendships among maritime practitioners.

Professional education and the free exchanges of ideas among friends enabled the American navies to come together in safeguarding common interests in the global maritime arena. From the shores of the Narragansett Bay, the practitioner scholars associated with Rear Admiral Stephen B. Luce and his protégé, Mahan, the U.S. Navy refined the strategy of naval collaboration in the classrooms and gaming floors of the Naval War College. The first foreign naval professionals to complete studies in Newport included representatives from the European and Asian navies in the 1890s.

Given the vision of constructing the Panama Canal, U.S. Naval strategy increasingly emphasized friendly connections among other American navies in order to offset the prospect of conflict with European or Asian competitors in the global maritime arena. Building from the basic ideas of Mahan and others associated with the Naval War College, President Theodore Roosevelt completely retooled the military policy of the United States. Although the Monroe Doctrine of 1823 remained the cornerstone, the Roosevelt Corollary of 1904 outlined the global commonalities among seagoing

nations as a mechanism for collaboration in the global maritime arena. Gunboat diplomacy remained the fundamental element in Roosevelt's naval strategy. In a turn of phrase in a double reference to the Colt 45 pistol, Roosevelt explained the role of our American sea services as "Our Navy, The Peacemaker."

The coal-fired circumnavigation voyage of the Great White Fleet inspired the U.S. Navy to pursue the strategic advantage in the global maritime arena. Following a series of meetings held by the General Board at the Naval War College, the U.S. Navy shifted from building coal fired warships to those fueled by oil. Leading the charge in these efforts, Commander William S. Sims pioneered efforts to educate the U.S. Navy about the advantages of oil. He also pioneered efforts to establish the transatlantic connections between the British Empire and the United States into the First World War and beyond.

Although American sea power remained in the early stages of development, the U.S. Navy followed in the phosphorescent wake of Mahan and Sims to sail beyond the American sphere of influence and over the broad horizons of the global maritime stage. After the First World War, President Herbert Hoover also focused upon consolidating strategic partnerships with other navies within the American sphere of influence. Given the inherent strategic advantages provided by the Panama Canal, the Hoover Administration sought to combine forces with the Peruvian Navy. Hoover visited President Augusto B. Leguia Lima and subsequently expanded the U.S. Naval mission to Peru. By 1929, he sent Captain William S. Pye to foster closer ties between the U.S. Navy and the Peruvian Navy. Leguia also commissioned Pye to hold command as a (two star) *Contralmirante* within the ranks of the Peruvian Navy. Thus, Pye held rank as a captain in the U.S. Navy while simultaneously holding unique status and rank as a flag officer in the Peruvian Navy. His appointment was more than just a symbolic gesture on the part of the Peruvian government.

Naval education served as the keystone in bridging the strategic connections between the navies of Peru and of the United States. Given his mission to solidify friendly relations between the American navies, Pye also stood among the visionary thinkers in efforts to advance the cause of naval professional education. Along with his friends and fellow captains, Dudley W. Knox and Ernest J. King, Pye also stood among the authors of the "K-P-K Report" of 1919. By emphasizing the lessons of history within the context of professional naval education, Pye used the curriculum of the Naval War College in Newport as the platform for expanding the role of the Peruvian Navy in American waters.

Pye envisioned future opportunities for collaboration with the U.S. Navy in advancing the influence of sea power within the American hemisphere and beyond. He used the curriculum of the Naval War College as the foundation for solidifying the strategic partnership with the Peruvian Navy, which served the longer vision of President Franklin D. Roosevelt and his “Good Neighbor Policy.” Among other major achievements, Pye also expanded connections through the Trans-American postal service –using U.S. Naval Aviators to establish a flight school under U.S. Navy Commander Harold B. Grow.

Revolution remained an underlying factor in the social dynamics ashore, although the American navies operated to achieve common objectives in the global maritime arena. Pye and Grow disagreed about the degree to which the U.S. Naval Mission in Peru should become involved in the fight between the Peruvian government of Leguia, and the *coup d'etat* leading by Lt. Col. Sánchez Cerro. However, U.S. Naval aviators flew along with their Peruvian Navy partners when they dropped leaflets to foster peace and stability in the Peruvian countryside during the uprising of 1930. The mission in Peru stood among the key cornerstones in fostering the hemispheric strategy of the Roosevelt Administration under the vision of an Organization of American States.

The U.S. Navy amplified the maritime strategy of the Roosevelt Administration by keeping regular presence along the key ports within the American sphere of influence. Rather than placing military forces in harm's way ashore, the American sea services (including the Merchant Marine) enabled the Roosevelt Administration to maintain friendly relations in foreign markets. Unlike military operations, naval expeditions in peacetime provided means to offset the prospect of direct involvement in foreign conflicts.

When Pye returned from Peru, having used the Naval War College curriculum to establish lasting strategic connections between the American navies. Professional education – with specific emphasis on historical studies –enabled Pye to foster partnerships, such as those between the Peruvian and U.S. Navy. Later, as the President of the Naval War College during the Second World War, Pye championed the notion of using applied historical studies in professional naval education to amplify the future strategic partnerships, which remained central to vision of a future United Nations. Under the overall authority of Fleet Admiral Ernest J. King and in collaboration with the first Director of Naval History, Admiral Edward C. Kalbfus, the Pye Board Report of 1944 provided the outline for using professional education as the basis for global maritime alliances among navies into the Cold War era and beyond.

Keeping with the early vision of Rear Admiral Stephen B. Luce that the Naval War College should serve as “an international forum for sea service practitioners to learn from past wars so as to avoid future wars,” Colbert built the curriculum upon the firm foundations that Kalbfus and Pye earlier established under the authority of Fleet Admiral Ernest J. King with the Army-Navy Staff College (ANSCOL) at the Naval War College during the Second World War. Expanding from the ANSCOL model, which incorporated foreign officers, the Naval War College recruited from the ranks of other global navies –using scholarly discussion as another means to foster friendly ties among foreign partners in the global maritime arena.

Former enemies gathered as friends on the historic grounds of the Naval War College in Newport. Among others, Commander Kitamura Kenichi earlier fought the U.S. Navy in the Pacific campaign of the Second World War. The former German submarine skipper who famously sank the HMS *Ark Royal* in 1941, Commander Friedrich Guggenberger shared his experiences from the Battle of the Atlantic in discussions concerning the future of multinational naval coalitions. Along with representatives from the former Allied navies of the Second World War, Commander Armando R. Echeandia of the Peruvian Navy also participated in these critical Cold War era discussions concerning the future of sea power in the global maritime arena.

Few historians have examined the question of American sea power by considering the fundamental partnership between the Peruvian Navy and the U.S. Navy. However, Commander Michel Laguerre Kleimann has provided an authoritative perspective on the fundamental relationship and collaborative influence of American sea power – as exemplified in the long history of the special relationship between the navies of Peru and the United States. In addition, Laguerre has contributed significantly in efforts ongoing at the Naval War College in advancing the future of history in the global maritime arena. In anticipation of our international effort to mobilize fellow maritime historians under the Corbett 100 initiative, Laguerre has also helped advance our historical partnerships between the Hattendorf Historical Center at the Naval War College with those with the War Studies Department at King's College London, the Australian Naval History Staff, the Japanese Self-Defense Force Staff College, and historical research branch of the German Navy.

The events of the past are inescapable, as original documentary research on historical subjects remains fundamental to contemporary efforts to anticipate the future of maritime coalitions. Laguerre has helped us to better understand how the history of collaboration between key American sea powers has also influenced history in the global context of naval strategy. As he continues future research on

these critical dynamics of the past, we can be most grateful to Laguerre for producing his pioneering studies of history and his applied historical perspective in shaping future maritime strategy. His work has helped us to recognize means to continue looking outward as we collectively strive to ensure the future peace. As Laguerre demonstrates in the present work, our naval history may indeed inform our strategic understanding of humanity – as the future is yet to be written.

David Kohlen, Ph.D.  
Commander, U.S. Navy (Retired)  
Director, Hattendorf Historical Center  
Naval War College

## INTRODUCCIÓN

En 1883 Alfred T. Mahan estuvo en el Callao a bordo del *Wachusett*. En sus tiempos libres visitaba el club Inglés, que no es otro que el Phoenix Club que quedaba en el Centro de Lima, capital del Perú. Entre los libros de su nutrida biblioteca que llamaron su atención, estuvo *The History of Rome* de Theodor Mommsen traducida al inglés por William P. Dickson de la universidad de Glasgow e impreso en Londres por Richard Bentley & Son, en 1877. Este libro había sido donado al Phoenix Club por Fred Ford, en marzo de 1881. De la lectura de este texto nació su inquietud –por no decir inspiración– en la importancia del Poder Naval; teoría materializada por su país en los años venideros.

Es llamativo que uno de los primeros artículos que se escribieran en el medio peruano sobre este asunto haya sido elaborado, en 1962, por el entonces Capitán de Fragata Alberto Jiménez de Lucio, quien fue el primer marino peruano en estudiar en la Academia Naval de Annapolis. Siguiendo a Jiménez de Lucio, Mahan envió una carta a su amigo Ashe en la que le dijo que de la lectura de aquel libro: “repentinamente me puse a pensar, no sé si por alguna expresión del autor o no, cuan diferente habría sido la historia si Aníbal hubiera podido invadir Italia por mar, como los romanos habían invadido varias veces África, en vez de por la larga ruta terrestre, o si una vez en Italia hubiera podido mantener comunicación con Cartago por mar”.<sup>1</sup>

De acuerdo al historiador Larrie D. Ferreiro, “el concepto del Sea Power nació en la mente de Alfred Thayer Mahan mientras se encontraba en la sala de lectura del Phoenix Club, en Lima, Perú. Con la Historia de Roma de Theodor Mommsen como el catalizador de sus pensamientos, Mahan vio claramente el rol del Poder Naval en la guerra y en la Estrategia”.<sup>2</sup>

---

1 Jiménez de Lucio, Alberto (1962). “Reflexiones sobre Mahan”. *Revista de Marina*, marzo-abril, número 2, p. 171.

2 Ferreiro, Larrie D. (2008). “Mahan and the English Club of Lima, Peru: The Genesis of the Influence of Sea Power upon History”. *The Journal of Military History*, volume 72, Julio, número 3, p. 906.

La muerte de Jiménez de Lucio no pasó desapercibida para el *The New York Times*, diario que dedicó algunas líneas al marino peruano: “[...] *he attended the United States Naval Academy at Annapolis and graduated in 1946. He also obtained two graduate degrees from the Massachusetts Institute of Technology. When he returned home, he was placed in charge of Peru's shipyards. Later, he served in the Peruvian Navy with the rank of admiral. He came to the United Nations in 1976*”<sup>3</sup>

Estos dos asuntos relacionados tanto al nacimiento de la estrategia naval estadounidense que imperó durante gran parte del siglo XX, como a la referencia periodística a la muerte de un Oficial Naval peruano que estudió en la Academia Naval de Annapolis durante la Segunda Guerra Mundial, son dos ejemplos de las muchas conexiones existentes entre ambas Repúblicas, y específicamente, entre sus Marinas.

Sin temor a equivocación, la mente que ideó e inició de manera agresiva y permanente aquella estrecha relación entre ambas Instituciones Navales fue el Presidente Augusto B. Leguía, el cual contó con el respaldo de oficiales de marina como Juan Ontaneda, Manuel D. Faura, Tomás Pizarro, Alejandro Vines, Roque Saldías, entre muchos otros más. Con el arribo de los miembros de la primera Misión Naval Americana no sólo se inició y fortaleció la relación profesional entre ambas Armadas, sino que se impulsó el progreso que la Marina Peruana venía experimentando de a pocos desde inicios del siglo XX. De hecho, la década de 1920 fue testigo de la instauración de rutinas, nombres, símbolos, uniformes, premios, entrenamientos y tradiciones rutinarias que se mantienen hasta el día de hoy.

Aquellos integrantes de las misiones navales que se sucedían en Perú durante la década de 1920 hasta 1933 fueron marinos con variada experiencia académica, pero homogénea en el aspecto operacional, al haber servido en su Armada tanto antes como durante la Primera Guerra Mundial. De este primer grupo humano destaca el recuerdo del Capitán de Navío Charles Gordon Davy por su labor a la cabeza de la Escuela Naval del Perú. De hecho, el antiguo gimnasio de dicho plantel llevó su nombre años después que dejara el país, como muestra del reconocimiento al interés que brindó a la preparación física del Cadete Naval.

En esta primera fase –como podemos llamarla– se renovó la Fuerza de Submarinos, se implantó en la Escuela Naval el método de estudio y formación usada en la Academia Naval de Annapolis, se reforzó el Servicio de Hidroaviación, se

---

3 Debo esta información a Michael Rhodes, Archivista del Naval History & Heritage Command. *New York Times* 19 de mayo de 1981, sección B, p. 14. <https://www.nytimes.com/1981/05/19/obituaries/alberto-jimenez-dead-un-official-from-peru.html>

creó la Escuela Superior de Guerra Naval y se instauraron métodos administrativos usados en la Marina de Estados Unidos de América. En otras palabras, los esfuerzos de enfocaron en los ámbitos organizacional, personal, material y de entrenamiento.

Un aspecto que refuerza el proceso de cercanía entre Perú y Estados Unidos de América a través de sus Armadas, son las visitas oficiales que se llevaron a cabo durante todo este periodo. Por ejemplo, en el contexto de las celebraciones del primer centenario de la Independencia peruana, Estados Unidos envió como Ministro Plenipotenciario y Enviado Extraordinario al Contralmirante U.S.N Hugh Rodman, quien era el Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico (establecida en 1919) y al Vicealmirante U.S.N. McDonald. De acuerdo al Ministro de Marina Lauro Curletti, luego de ver la presencia de la Armada Peruana durante estas festividades, ambos oficiales solicitaron al Presidente Leguía entrevistarse con él para manifestarle “la magnífica impresión que les había producido la presentación de nuestra Armada”.<sup>4</sup> El 5 de agosto, el Embajador estadounidense en Lima, William Gonzales, comunicó al Ministro de Marina un radiograma enviado por el Vicealmirante McDonald que decía “*For the Minister of Marine: Wish to express my deepest appreciation for the many courtesies extended to me and the officers and men of my command during our stay in Callao, and to extend to you my personal expression of gratitude for the remembrance received at the moment of my departure*”.<sup>5</sup>

En los años cercanos al final del Oncenio, el 5 de diciembre de 1928 arribó al Callao el acorazado U.S.S. *Maryland* trayendo al presidente electo de Estados Unidos de Norteamérica Herbert Clark Hoover. Los cruceros B.A.P. *Almirante Grau* y B.A.P. *Coronel Bolognesi* fueron sus escoltas durante la navegación en aguas peruanas. El mismo día de su llegada, los cadetes de la Escuela Naval se embarcaron para conocer los adelantos de aquella unidad, la cual traía una aeronave.<sup>6</sup>

Casi a los dos años de esta visita, el 25 de abril de 1930 arribó al Callao el U.S.S. *Pensacola*, moderno buque comandado por el Capitán de Navío U.S.N Alfred Howe, quien había sido Jefe de la Misión Naval y Jefe del Estado Mayor General de la Marina. Se intercambiaron visitas a la Escuela Naval como al mismo buque, el cual, a los tres días de arribado, navegó para realizar ejercicios de tiro y de máquinas, siendo el que ocupó mayor interés por parte de la oficialidad peruana el “lanzamiento de los dos

---

4 Curletti, Lauro A. (1922). *Memoria que el Ministro de Marina D. Lauro A. Curletti presenta al Congreso Nacional de 1921*. Lima: Imp. Torres Aguirre, p. v.

5 *Ibidem*, anexo 14.

6 *Crónica Nacional* (1928). “Llegada del Presidente electo de EE.UU. Mr. Herbert Clark Hoover”. *Revista de Marina*, número XIII, noviembre-diciembre, p. 615.

hidroaviones que lleva el buque, desde sus catapultas, llevando cada uno, un Oficial Observador, operación que se realizó a la altura de Ancón”<sup>7</sup> Este libro reúne sólo algunas de las múltiples visitas realizadas.

Luego de la caída del régimen de la *Patria Nueva* vino el gobierno del Teniente Coronel Luis Sánchez Cerro, quien no renovó el contrato de los últimos miembros de la Misión Naval de Estados Unidos de América. Era el año 1933 y la Marina de Guerra se despidió de aquellos que supieron comprender la realidad institucional para dirigir sus atenciones en apoyo a sus camaradas peruanos. De no haber sido así, no se hubiera vuelto a solicitar y contratar, nuevamente, los servicios de las Misiones Navales.

En esta segunda fase le tocó la iniciativa a un Oficial de Marina que durante el Oncenio de Leguía fue testigo cercano de los adelantos y mejoras que la Misión Naval Americana realizaba con la venia y apoyo de los marinos peruanos; me refiero al Capitán de Navío Roque Saldías. Este segundo periodo, que duró desde 1938 hasta 1969, fue testigo de complejos cambios en el sistema internacional que tuvo influencia directa en el desarrollo de la Marina de Guerra del Perú. Los marinos que formaron parte de las diversas misiones navales tuvieron una experiencia descollante en su Marina. No fueron pocos los que ostentaban condecoraciones por fructíferos patrullajes de guerra durante la Segunda Guerra Mundial.

Tanto la Segunda Guerra Mundial como la Guerra Fría enmarcaron las relaciones entre los países de uno como del otro lado del Hemisferio. Las Alianzas y Acuerdos concretados configuraron el tablero de ajedrez global. Esto benefició a la Armada del Perú puesto que como aliado de Estados Unidos de América fue el receptor de grandes cantidades de Unidades Navales, inversiones en educación, facilidades de adquisición de elementos tecnológicos para la guerra naval, así como del intenso entrenamiento de su personal en diversos centros de formación aquel país. De este modo se nota que la transferencia de tecnología así como el aprendizaje de modernas técnicas de enseñanza fueron los ejes sobre los cuales giraron las relaciones entre la Marina de ambos países gracias al puente creado por la Misión Naval.

Este año se conmemoran cien años desde aquel inicio formal, cercano y duradero creado gracias al puente humano que significó la Misión Naval de los Estados Unidos de América en Perú. El balance es positivo, incluso si se compara tanto la cantidad de material a flote como humano de la década de 1920 con la existente en la década de 1960. Se aprecia que el crecimiento y progreso de la Marina de Guerra del Perú

---

<sup>7</sup> Crónica Nacional (1930). “El Pensacola”. *Revista de Marina*, número 2, marzo-abril, pp. 218-219.

es indubitable y que los marinos estadounidenses de las diversas Misiones Navales fueron quienes jugaron un rol protagónico en este proceso de la mano con sus pares peruanos.

Dicho esto, vale mencionar que si bien durante la década de 1920 aquellos marinos estadounidenses tuvieron mando ejecutivo de la Armada Peruana, a su retorno fungieron como preclaros asesores en diversas Dependencias de la Marina. Así de claro lo dejó el Contralmirante Roque Saldías en 1950, cuando al referirse públicamente sobre el Jefe de la Misión Naval, sostuvo que era un leal y sincero amigo personal y del Perú, además de uno de sus mejores colaboradores. La jerarquía sale a la luz contra quien pudiera pensar que los peruanos se sometieron a los marinos americanos, lo cual está lejos de ser realidad.

Para terminar esta breve introducción, en la cual –adrede– no he presentado cada capítulo del libro, me gustaría indicar que para las citas bibliográficas he utilizado un método propio, en especial a las referencias de revistas. Pienso que con la forma como lo planteo se facilita la búsqueda para el lector interesado en profundizar la investigación. En ese sentido, quiero comentar que gran parte de la información obtenida proviene de la *Revista de Marina*, publicación de un inmenso valor para conocer la evolución de la Institución. Al ser grande la cantidad de Crónicas Nacionales referenciadas de aquella revista, no las consideré en la Bibliografía, sólo en las notas de pie de página.

Asimismo, a lo largo de la obra el lector encontrará diversas maneras de referirme a la Marina de Guerra del Perú y a la Misión Naval de los Estados Unidos de América. Leerá Armada Peruana, Armada del Perú, Misión Naval Americana, Misión Naval Estadounidense, Misión Naval Norteamericana, entre otras formas que se refieren inequívocamente a la misma organización de cada país. Aquellas denominaciones se encuentran escritas en documentos oficiales, periodísticos así como en publicaciones de variada índole que le otorgan validez.

Deseo reiterar mi agradecimiento al Capitán de Navío Mario Vinatea Cámere, quien concibió la idea de escribir este libro. Su franca preocupación y atención para llevar a buen puerto esta publicación lo convierten en el impulsor de todo este proceso; estando yo sumamente agradecido. Del mismo modo al Capitán de Navío Luis del Carpio, por su siempre buen ánimo y predisposición para estos proyectos editoriales relacionados a los lazos entre las Armadas de Perú y Estados Unidos de América.

De especial modo, mi sincero agradecimiento al Contralmirante Francisco Yábar, Director del Museo Naval del Perú quien no sólo tuvo la amabilidad de aceptar

escribir el prólogo de esta publicación, sino de recomendar algunas modificaciones. La publicación de la pintura del Contralmirante Frank B. Freyer que adorna la portada de este libro fue posible gracias a sus gestiones con los descendientes de aquel distinguido marino, primer Jefe de la Misión Naval Americana en el Perú.

Finalmente, hago público mi eterno reconocimiento a mi esposa e hijos por ser parte de cada libro que escribo, puesto que si bien estos menesteres nos restringe el poco tiempo libre que tenemos juntos; sus ánimos, comprensiones y buenas vibras alimentan cada página, motivándome a dar más. Es por ello que este libro lo dedico a Marcela, a Isabella y a Felipe.

31 de julio de 2020

El Autor

Villa Naval de San Borja

Lima-Perú

P.D.

Agradezco al Contralmirante Francisco Yábar la referencia a Titivillus, a quien mi Fe acusa por los errores ortográficos que puedan encontrar; pero que mi materialidad asume como propios.

## INTRODUCTION

In 1883, Alfred T. Mahan was in Callao aboard the *Wachusett*. In his spare time he visited the English club, which is none other than the Phoenix Club that was in the Center of Lima, capital of Peru. Among the books in his large library that caught his attention was Theodor Mommsen's *The History of Rome* translated into English by William P. Dickson of the University of Glasgow and printed in London by Richard Bentley & Son in 1877. This book had been donated to the Phoenix Club by Fred Ford in March, 1881. From the reading of this text was born his concern—not to say inspiration—in the importance of Naval Power; theory materialized by his country in the years to come.

It is striking that one of the first articles to be written in the Peruvian environment on this matter was written, in 1962, by the then Commander Alberto Jimenez de Lucio, who was the first Peruvian sailor to study at the Annapolis Naval Academy. Following Jimenez de Lucio, Mahan sent a letter to his friend Ashe in which he told him that from reading that book: “Suddenly I started to think, I don't know if from any expression of the author or not, how different the history if Hannibal could have invaded Italy by sea, as the Romans had invaded Africa several times, instead of by the long land route, or if once in Italy he could have maintained communication with Carthage by sea.”<sup>8</sup>

According to historian Larrie D. Ferreiro, “The concept of sea power was born in the mind of Alfred Thayer Mahan while in the reading room of the Phoenix Club in Lima, Peru. With Theodor Mommsen's History of Rome as the catalyst for his thoughts, Mahan saw clearly the role of sea power in warfare and strategy.”<sup>9</sup>

---

8 Jiménez de Lucio, Alberto (1962). “Reflexiones sobre Mahan”. *Revista de Marina*, marzo-abril, número 2, p. 171.

9 Ferreiro, Larrie D. (2008). “Mahan and the English Club of Lima, Peru: The Genesis of the Influence of Sea Power upon History”. *The Journal of Military History*, volume 72, Julio, número 3, p. 906.

Jimenez de Lucio's death did not go unnoticed by The New York Times, a newspaper that dedicated some lines to the Peruvian sailor: “[...] *he attended the United States Naval Academy at Annapolis and graduated in 1946. He also obtained two graduate degrees from the Massachusetts Institute of Technology. When he returned home, he was placed in charge of Peru's shipyards. Later, he served in the Peruvian Navy with the rank of admiral. He came to the United Nations in 1976.*”<sup>10</sup>

These two issues related both to the birth of the American naval strategy that prevailed during much of the twentieth century, and to the journalistic reference to the death of a Peruvian Naval Officer who studied at the Annapolis Naval Academy during World War II, are two examples of the many existing connections between both Republics, and specifically, between their Navies.

Without fear of mistake, the mind that aggressively and permanently devised and initiated that close relationship between both Naval Institutions was President Augusto B. Leguia, who had the support of naval officers such as Juan Ontaneda, Manuel D. Faura, Tomas Pizarro, Alejandro Vincés, Roque Saldias, among many others. With the arrival of the members of the first American Naval Mission, not only did the professional relationship between the two Navies begin and strengthen, but the progress that the Peruvian Navy had been experiencing little by little since the beginning of the twentieth century was promoted. In fact, the 1920s decade witnessed the establishment of routines, names, symbols, uniforms, awards, workouts, and routine traditions that continue to this day.

Those members of the naval missions, which took place in Peru during the 1920s until 1933, were sailors with varied academic experience, but homogeneous in the operational aspect, having served in its Navy both before and during the World War I. Of this first human group, the memory of Captain Charles Gordon Davy stands out for his work at the head of the Peruvian Naval Academy. In fact, the former gymnasium of said campus bore his name years after he left the country, as a sign of recognition of the interest he gave to the physical preparation of the Naval Cadet.

In this first phase –as we can call it– the Submarine Force was renewed, the study and training method used in the Annapolis Naval Academy was implemented in the Peruvian Naval Academy, the Hydroaviation Service was reinforced, the Peruvian Naval War College was created, and administrative methods used in the U.S. Navy

---

<sup>10</sup> I owe this information to Michael Rhodes, Archivist of the Naval History & Heritage Command. New York Times, May 19, 1981, section B, p. 14. <https://www.nytimes.com/1981/05/19/obituaries/alberto-jimenez-dead-un-official-from-peru.html>

were established. In other words, the efforts were focused on the organizational, personal, material and training areas.

One aspect that reinforces the process of closeness between Peru and the United States of America through their navies, are the official visits that were carried out throughout this period. For example, in the context of the first centenary of the Peruvian Independence's celebrations, the United States sent as Plenipotentiary Minister and Envoy Extraordinary Rear Admiral U.S.N. Hugh Rodman, who was the Pacific Fleet Commander-in-Chief (established in 1919) and the Vice Admiral U.S.N. McDonald. According to the Minister of the Navy, Lauro Curletti, after seeing the presence of the Peruvian Navy during these festivities, both officers asked President Leguia to meet with him to express "the magnificent impression that the presentation of our Navy had produced on them."<sup>11</sup> On August 5, the U.S. Ambassador in Lima, William Gonzales, communicated to the Minister of the Navy a radiogram sent by Vice Admiral McDonald that read "*For the Minister of Marine: Wish to express my deepest appreciation for the many courtesies extended to me and the officers and men of my command during our stay in Callao, and to extend to you my personal expression of gratitude for the remembrance received at the moment of my departure.*"<sup>12</sup>

In the years near the end of Leguia's eleven years regime, on December 5, 1928, the battleship *U.S.S. Maryland* arrived at Callao bringing in the president-elect of the United States of America, Herbert Clark Hoover. The cruises *B.A.P. Admiral Grau* and *B.A.P. Coronel Bolognesi* were her escorts during the navigation in Peruvian waters. The same day of their arrival, the cadets of the Naval Academy embarked to learn about the technology of that unit, which was bringing an aircraft.<sup>13</sup>

Almost two years after this visit, on April 25, 1930, the *U.S.S. Pensacola* arrived at Callao, a modern ship commanded by Captain U.S.N. Alfred Howe, who had been Chief of the Naval Mission and Chief of the General Staff of the Navy. Visits were exchanged to the Peruvian Naval Academy as well as to the ship, which, three days after its arrival, sailed to carry out shooting and machine exercises, the one that occupied the greatest interest on the part of the Peruvian officers was the "launch of the two seaplanes carried by the ship, from its catapults, each carrying an Observer

---

11 Curletti, Lauro A. (1922). *Memoria que el Ministro de Marina D. Lauro A. Curletti presenta al Congreso Nacional de 1921*. Lima: Imp. Torres Aguirre, p. v.

12 Ibidem, annex 14.

13 Crónica Nacional (1928). "Llegada del Presidente electo de EE.UU. Mr. Herbert Clark Hoover". *Revista de Marina*, número XIII, noviembre-diciembre, p. 615.

Officer, an operation that was carried out at near Ancon.”<sup>14</sup> This book gathers only some of the many visits made.

After the fall of the *New Homeland* regime came the government of Lieutenant Colonel Luis Sanchez Cerro, who did not renew the contract of the last members of the Naval Mission of the United States of America. It was the year 1933 and the Navy said goodbye to those who knew how to understand the institutional reality to direct their attention in support of their Peruvian comrades. If this had not been the case, the services of the Naval Missions would not have been requested and contracted again.

In this second phase, it was the initiative of a Naval Officer who during the Leguia's eleventh years regime was a close witness of the advances and improvements that the American Naval Mission carried out with the permission and support of the Peruvian sailors; I am talking about specifically of Captain Roque Saldias. This second period, which lasted from 1938 to 1969, witnessed complex changes in the international system that had a direct influence on the development of the Peruvian Navy. The sailors who were part of the various naval missions had an outstanding experience in their Navy. Not a few were awarded decorations for successful war patrols during World War II.

Both the World War II and the Cold War framed the relations between the countries of both sides of the Hemisphere. The Alliances and Agreements signed shaped the global chessboard. This benefited the Peruvian Navy since, as an ally of the United States of America, it was the recipient of large amounts of Naval Units, investments in education, facilities for the acquisition of technological elements for naval warfare, as well as the intense training of its personnel in various training centers of that country. In this way, it is noted that the transfer of technology as well as the learning of modern teaching techniques were the axes on which the relations between the Navy of both countries revolved thanks to the bridge created by the Naval Mission.

This year marks one hundred years since that formal, close and lasting beginning created thanks to the human bridge that the U.S. Naval Mission in Peru represented. The balance is positive, even if both the amount of afloat material and human resources in the 1920s is compared with that in the 1960s. It is appreciated that the growth and progress of the Peruvian Navy is indubitable and that American sailors

---

14 Crónica Nacional (1930). “El Pensacola”. *Revista de Marina*, número 2, marzo-abril, pp. 218-219.

from the various Naval Missions were the ones who played a leading role in this process hand in hand with their Peruvian counterparts.

That said, it is worth mentioning that although during the 1920s decade, those American sailors had executive command in the Peruvian Navy, upon their return they served as illustrious advisers in various Navy Dependencies. This is how Rear Admiral Roque Saldias made it clear in 1950, when referring publicly to the Chief of the Naval Mission, he maintained that he was a loyal and sincere Peru's and personal friend, as well as one of his best collaborators. The hierarchy comes to light against anyone who might think that the Peruvians subordinated to the American sailors, which is far from being true.

To finish this brief introduction, in which –intentionally– I have not presented each chapter of the book, I would like to indicate that I have used my own method for bibliographic citations, especially for journal references. I think that with the way I put it, the search is facilitated for the reader interested in deepening the investigation. In this sense, I want to comment that a large part of the information obtained comes from the *Navy Review*, publication of immense value for learning about the evolution of the Institution. As the number of National Chronicles referenced from that magazine was large, I did not consider them in the Bibliography, only in the footnotes.

Likewise, throughout the book the reader will find various ways of referring to the Peruvian Navy and the United States Naval Mission. You will read Peruvian Navy, Navy of Peru, American Naval Mission, U.S. Naval Mission, North American Naval Mission, among other forms, which unequivocally refer to the same organization in each country. Those denominations are written in official and journalistic documents as well as in publications of various kinds that give them validity.

I want to reiterate my thanks to Captain Mario Vinatea Camere, who conceived the idea of writing this book. His frank concern and attention to bring this publication to fruition make him the driving force behind this entire process, for that reason I'm extremely grateful. Likewise, to Captain Luis del Carpio, for his always good spirit and predisposition for these editorial projects related to the ties between the Navy of Peru and the Navy of the United States of America.

De especial modo, mi sincero agradecimiento al Contralmirante Francisco Yábar, Director del Museo Naval del Perú quien no sólo tuvo la amabilidad de aceptar escribir el prólogo de esta publicación, sino de recomendar algunas modificaciones. La publicación de la pintura del Contralmirante Frank B. Freyer que adorna la portada de este libro fue posible gracias a sus gestiones con los descendientes de

aquel distinguido marino, primer Jefe de la Misión Naval Americana en el Perú.

In a special way, my sincere thanks to Rear Admiral Francisco Yábar, Director of the Peruvian Naval Museum, who not only was kind enough to agree to write the prologue of this publication, but also to recommend some modifications. The publication of the Rear Admiral Frank B. Freyer's painting that adorns the cover of this book was possible thanks to his efforts with the descendants of that distinguished sailor, the first Chief of the American Naval Mission in Peru.

Finally, I make public my eternal appreciation to my wife and children for being part of every book I write, since although these tasks restrict the little free time we have together; their encouragement, understanding and good vibes feed every page, motivating me even more. That is why this book is dedicated to Marcela, Isabella and Felipe.

July 31, 2020

The author

Naval Village of San Borja

Lima - Peru

P.S.

I am grateful to Rear Admiral Francisco Yabar for the reference to Titivillus, whom my faith accuses for any spelling errors that you may find; but that my materiality assumes as my own.

## ANTECEDENTES E INICIOS DE LABORES

En agosto de 1919, el flamante presidente de la República, Augusto B. Leguía recibió en su despacho a un grupo de oficiales de marina peruanos quienes, conociendo su inclinación por los temas navales, hicieron dos pedidos puntuales en beneficio de la Armada: la creación del Ministerio de Marina y la contratación de una misión naval a Francia para que fungiera como asesores en la Institución.<sup>15</sup>

Leguía les respondió que regresaran en unos días, tiempo suficiente para analizar las propuestas; luego de lo cual, el Presidente de la República les comunicó que la primera solicitud se aprobaba de inmediato, concretándose de este modo el establecimiento del Ministerio de Marina. Sin embargo, y de acuerdo a las memorias escritas por uno de los presentes en aquella reunión:

“[E]n cuanto al segundo punto, o sea a la Misión Naval, dijo que no estaba de acuerdo ni con la nacionalidad ni con las atribuciones que debía dársele a esa misión, que si queríamos verdaderamente el progreso de la Marina, teníamos que renunciar a las susceptibilidades; que él opinaba por una Misión Americana completa, pero no como asesores, sino como mando efectivo, única forma de lograr una verdadera y real reforma y evolución de métodos de que tanto necesitaba la marina.”<sup>16</sup>

Leguía tenía serios argumentos para decidir contar con los servicios de marinos de la nación vencedora de la Gran Guerra, toda vez que el Perú continuaba litigando internacionalmente la cuestión de las provincias cautivas de Tacna y Arica y deseaba contar con inversionistas de Estados Unidos para financiar su proyecto titulado la *Patria Nueva*.

---

15 Sobre la labor de Augusto B. Leguía en beneficio de la Marina de Guerra del Perú, léase Laguerre Kleimann, Michel (2015). *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana, 1919-1930*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos.

16 Pizarro Rojas, Tomás (2017). *El Resurgir de la Armada Peruana. Memorias del Señor Contralmirante don Tomás Pizarro Rojas, 1884-1971*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, pp.152-153.

En ese sentido, el 22 de octubre de 1919 solicitó a la legación estadounidense en Lima que informase a su gobierno que el Perú estaba interesado en la contratación de marinos para que reorganizaran y dirigieran la Armada Peruana.<sup>17</sup> Al 10 de noviembre, la Secretaría de Estado comunicaba a su representante diplomático que el asunto estaba siendo seriamente considerado. El 2 de febrero de 1920, el Departamento de Marina envió una comunicación a su contraparte de Estado indicando que estaría encantado de satisfacer el requerimiento de seleccionar y enviar una Misión Naval al Perú tan pronto como sea posible.<sup>18</sup>

Mediante la Ley N° 4435 de fecha 5 de junio de 1920, el Congreso de los Estados Unidos autorizó la contratación de marinos a través de misiones navales enviadas a países de Sudamérica, siendo el Perú el primero en recibir este tipo de apoyo, que fue más que sólo asesoramiento.<sup>19</sup>

Cuando el Presidente de la República solicitó la contratación de una misión naval, la primera reacción de la Armada estadounidense fue negativa. Sin embargo, la Oficina de Inteligencia Naval (ONI, por sus siglas en inglés) sugirió a la Secretaría de Marina, en diciembre de 1919, que aceptase el envío de aquella misión pues ayudaría a “*cultivate close diplomatic and commercial relations with South American countries*”.<sup>20</sup> Por otro lado, sostuvo que las misiones navales eran “*the most potent influence I can think of in fostering close relations with South America*”, ayudando a dejar de lado la imagen de país imperialista invasor que había adquirido por sus intervenciones en Centro América.<sup>21</sup> En palabras de Lawrence A. Clayton “los años veinte son probablemente la época de mayor cooperación entre ambos países”.<sup>22</sup>

---

17 Buck, Roger L. (1967). *The role of the Naval Missions in United States-Latin American Relations*. New Port, R.I.: Naval War College, p. 9. Office of the Historian. *Papers relating to the foreign relations of the United States*, 1920, Vol. III, p. 368. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1920v03/d425> Consultado 11 de mayo de 2020.

18 *Brief summary of the activities of the U.S. Naval Mission to Peru from its inception to 1 November 1928*. Memorandum for Director of Naval Intelligence, 1 November, 1928, p. 1; en el Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú-IEHMP.

19 Gray, Anthony Whitford Jr. (1982). *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*. Ph.D. dissertation. Washington: The American University, p. 58.

20 Christenson, Joel (2010-2011). "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period". *Derroteros de la Mar del Sur*. Lima, número 18 y 19, p. 41.

21 Christenson, Joel (2017). “A Question of Sovereignty: The US Naval Mission in Peru, 1920-1939”. In: Stoker, Donald y McMaster, Michael T. (Eds.). *Naval Advising and Assistance.- History, Challenges, and Analysis*. London: Helion & Company Limited, pp. 141-142.

22 Clayton, Lawrence A. (2002). *Estados Unidos y el Perú, 1800-1995*. Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado-Centro Peruano de Estudios Internacionales, p. 213.

Habían pasado ocho meses desde la solicitud de Leguía hasta la aprobación del Congreso estadounidense, lo que refleja el intenso debate interno que se llevó a cabo en los Departamentos de Marina y de Estado; más aún, si se considera que Leguía deseaba expresamente la venida de tres oficiales y uno de alto rango.<sup>23</sup>

Un informe posterior escrito por el Capitán de Navío W. O. Spears, oficial estadounidense quien estuvo varios años contratado como asesor en la marina brasileña y que luego fuera el último jefe de la misión naval en el Perú, en 1933, argumentó que el envío de estas misiones navales a Latinoamérica era el primer paso práctico para hacer efectivo expresiones abstractas tales como “panamericanismo, América para los americanos, solidaridad continental, etc”.

De hecho, recordó las expresiones que el Secretario de Marina, Curtis Dwight Wilbur, hiciera ante su Congreso el 17 de noviembre de 1924, informando que los objetivos de las misiones navales iban desde educar, guiar y entrenar al personal considerando el modelo de la Armada estadounidense, hasta el reforzar lazos de amistad entre los países involucrados, pasando por el fomento de la adquisición de material naval estándar. Asimismo, Estados Unidos reconoció el potencial diplomático que su Armada tenía debido a sus capacidades intrínsecas que la posicionaban óptimamente para asumir amplios roles fuera del estrictamente militar.<sup>24</sup> Fue así que la década de 1920 fue testigo del uso del poder naval como instrumento de promoción y de protección de sus intereses en Latinoamérica.<sup>25</sup>

Adelantando un poco los sucesos, en 1926 apareció un informe que sostuvo que la Misión Naval en el Perú era un ejemplo de cooperación eficiente entre Sudamérica y Estados Unidos, mereciendo el reconocimiento de los intereses diplomáticos, comerciales y navales de ambos países. Las palabras de W. O. Spears, lo confirman: “El éxito de estas misiones no sólo era de gran valor en el pasado para nuestra expansión política y económica en América del Sur, pero es probable que será mayor en el futuro [...] Por primera vez nuestra política es emplear nuestros establecimientos militares para la competencia en el desarrollo y expansión de nuestro comercio y las relaciones políticas en los asuntos mundiales”.<sup>26</sup>

---

23 Office of the Historian. *Papers relating to the foreign relations of the United States*, 1920, Vol. III, p. 368. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1920v03/d430>. Consultado 11 de mayo de 2020.

24 Christenson, Joel (2010-2011). "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period", p. 37.

25 Buck, Roger L. *The role of the Naval Missions in United States-Latin American Relations*, p. vii. Gray, Anthony Whitford Jr, *The evolution of U.S. Naval Policy in Latin America*, pp. 5-6.

26 Scheina, Robert (1991). *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*. España: San Martín, p. 402.

Regresando a los primeros meses del Oncenio, Leguía había nombrado en noviembre de 1919 al Capitán de Fragata Luis Aubry López como agregado naval en los Estados Unidos con la finalidad de intensificar las relaciones navales entre ambos países.<sup>27</sup> Las competencias de este oficial de marina fueron destacadas por el agregado militar de los Estados Unidos de Norteamérica en el Perú, Coronel F.L. Case, quien informó a su gobierno sobre las grandes capacidades técnicas y profesionales de Aubry, quien había llevado prácticas profesionales durante cinco años en la marina estadounidense, además de haber estudiado construcción naval en la universidad de Glasgow, en Inglaterra, y estaba especialmente interesado en conocer sobre la construcción naval de buques de guerra en los Estados Unidos.<sup>28</sup>

En una entrevista que Aubry brindó al *New York Times* comunicó los objetivos de los cuatro marinos contratados por el gobierno peruano: “[...] *to put Peru’s present fleet of three cruisers, a destroyer and three submarines in fighting trim and take charge of the fleet of destroyers Peru is about to buy in this country*”. Añadió que “*we are not planning to build up a big naval fighting force [...] but we do want a compact and efficient little navy which can protect the shore of our country [...]*” y sostuvo en relación a la Escuela Naval que “*We have a naval academy, and a good one, but we want to make it still better –to model it after Annapolis, which turns out such a fine type of naval officer–*”.<sup>29</sup> Se observa que Aubry tenía dos objetivos: adquisiciones navales que modernizaran el material a flote de la Escuadra así como mejorar el sistema educativo de la Escuela Naval del Perú tomando como referencia a la Academia Naval de Annapolis.

De hecho, en la Memoria del Ministro de Marina del 28 de julio de 1920, Contralmirante Juan M. Ontaneda, sostuvo que la Escuela Naval sería uno de los ramos que merecería especial atención de la contratada Misión Naval, agregando que se proyectaba el establecimiento de la Escuela Superior de Guerra Naval para “dar a los alumnos una segunda educación para la práctica del comando”.<sup>30</sup>

---

27 Masterson, Daniel (1987-1990). "La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920: Preludio a una asociación amistosa". En *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 8-9, p. 132.

28 Dispatch N° 502, Nov. 10 1919 from U.S. Military Attaché, Peru. Subject: Peruvian Naval Attaché to the U.S.; en Archivo del IEHMP.

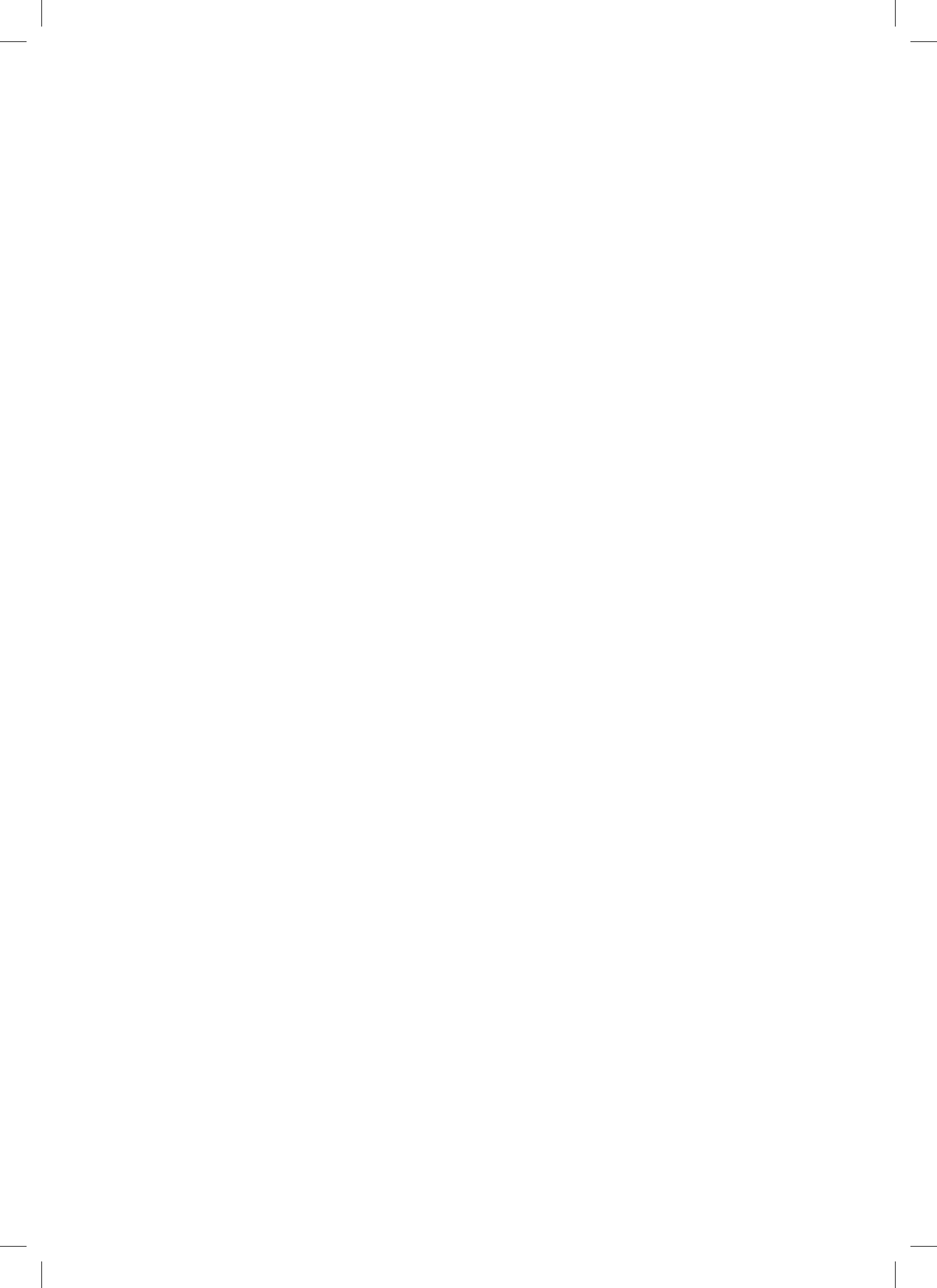
29 "U.S. Officers sent to aid Peru's Navy.-Four Annapolis Men Will Reorganize Fleet and Administer Training School". *The New York Times*, 24/8/1920. Consultado: 13/3/2014 < <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=F50E1FFB3455157A93C6AB1783D85F448285F9>>.

30 Ontaneda, Juan M. (1920). *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda presenta al Congreso Nacional de 1920*. Lima: Imp. Americana, p. 33.

En resumen, y de acuerdo a lo memorado por el Contralmirante Tomás Pizarro Rojas a raíz de la caída del gobierno de Augusto B. Leguía en agosto de 1930, “en lo que a la Armada se refiere, su labor fue un verdadero progreso y de resultados muy halagadores, mediante el asesoramiento de la Misión Naval Americana que con tanto acierto designó y contrató”.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> Pizarro Rojas, Tomás (2017). *El Resurgir de la Armada Peruana*, p. 195.



## LOS PRIMEROS TRECE AÑOS

Los cuatro primeros miembros de la misión naval fueron el Capitán de Navío Frank Barrows Freyer,<sup>32</sup> el Capitán de Navío Lewis D. Causey, el Capitán de Fragata Charles Gordon Davy (en situación de reserva) y el Capitán de Corbeta Paul Fitzsimons (en situación de reserva). Los dos primeros eran capitanes de fragata en servicio activo de la Armada de su país.

Luego de la primera inspección general a la Institución Naval peruana, la misión concluyó que no tendrían éxito si no tenían control sobre los aspectos financieros y logísticos. En ese sentido, solicitaron a su gobierno contar con un marino del Supply Corps para que manejase aquellos temas administrativos. Es así como arribó el Capitán de Fragata (SC) James Armitage Bull, quien firmó su contrato en Washington el 1 de noviembre de 1919, siendo aprobado por el Congreso Peruano el 6 de diciembre de 1920.<sup>33</sup> Bull asumió el cargo de Director de Administración que era el símil del *Bureau of Supplies and Accounts* de la Armada estadounidense. Bull se mantuvo en el puesto hasta octubre de 1922, fecha en la cual fue relevado por el Capitán de Fragata (SC) Emory D. Stanley.

El Capitán de Navío Freyer fue el primer Jefe de la Misión Naval Americana, ejerciendo el cargo de Director de Marina –el más alto en la jerarquía naval– y, posteriormente, con el restablecimiento de la Jefatura del Estado Mayor de Marina, fue nombrado a tal puesto. De acuerdo a la *Revista de Marina*, el Capitán de Navío Freyer, se graduó de Annapolis en 1902, sirviendo a bordo del *Illinois*, *Olympia*, *Des Moines* y el *Missouri*, habiendo sido parte de la Gran Flota Blanca que arribó al Callao en 1908. Fue por algún tiempo Gobernador de la isla de Guam; se especializó “en

---

32 Mediante Resolución Legislativa N° 4683 de fecha 25 de agosto de 1923 el Congreso del Perú lo ascendió al grado de Contralmirante cuando se encontraba fuera de funciones de la misión naval. Asimismo, fue ascendido el Capitán de Navío José Ernesto de Mora.

33 Parra del Riego Endara, Jorge (1998). “La Misión Naval Americana en el Perú”. *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, número 17, p. 102; *Brief summary*, p. 2.

leyes navales y ha sido admitido en la práctica legal por la Suprema Corte de los EE.UU.”<sup>34</sup>

El Capitán de Navío Lewis D. Causey se graduó de Annapolis en 1906, sirviendo a bordo del *Indiana*, *Hartford*, *Chesapeake*, *Nevada*, *Arkansas*, *Worden*, *Cincinnati*, *Rainbow*, *Dale*, *Virginia*, *Sterrett* y *Connecticut*. En la Primera Guerra Mundial mandó una división de submarinos en las Azores e Irlanda. Fue director de la Escuela de Submarinos en New London. Antes de llegar al Perú estuvo trabajando en la Estación de Torpedos de Newport.

El Capitán de Fragata Charles Gordon Davy se graduó de Annapolis en 1906 sirviendo a bordo del *Chicago*, *Massachusetts*, *Chester*, *Colorado* y *West Virginia*; fue secretario del Estado Mayor del Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico, participó en la campaña sobre Nicaragua, formando parte de las fuerzas de desembarco. Durante la Primera Guerra Mundial fue adjunto al cargo de Personal del Estado Mayor del Almirante Sims, así como comandante del destructor *Kimberly* y del destructor *Broomy*; mientras que el Capitán de Corbeta Paul FitzSimons se graduó de Annapolis en 1914, sirviendo en el *New York*, *Brooklyn*, *Dale* y *Florida*.<sup>35</sup>

Estos cuatro marinos con variada experiencia operativa y administrativa zarparon desde Nueva York a bordo del vapor *Santa Elisa* de la Grace Line el 25 de agosto de 1920, arribando al Callao el 6 de setiembre. De acuerdo a sus contratos, sus poderes eran amplios dentro de la institución naval peruana. En aquellos documentos se convenía que no recibirían órdenes de los oficiales peruanos, debiendo obedecer únicamente al Presidente de la República, al Ministro de Marina y a los miembros de la misión con mayor antigüedad en el grado. A su vez, tendrían mayor jerarquía que los jefes y oficiales de grado y rango igual o inferior a ellos.

Como señala Lawrence A. Clayton, “esta extraordinaria posición que los oficiales norteamericanos alcanzaron en la Armada Peruana tuvo un doble efecto: una natural reacción de rechazo en muchos de los oficiales peruanos y la posibilidad de adoctrinar a las nuevas generaciones de cadetes y oficiales jóvenes en las formas y estilos de la marina norteamericana”.<sup>36</sup> Este periodo coincidió con que el desempeño de Fitzsimons no fue satisfactorio para los integrantes de la Misión, presentando su renuncia el 28 de marzo de 1921.

---

34 Crónica Nacional (1920). “Misión Americana”. *Revista de Marina*, número 6, noviembre-diciembre, p. 732.

35 *Ibidem*, pp. 732-733.

36 Clayton, Lawrence A. (2002). *Estados Unidos y el Perú, 1800-1995*, p. 247.

Es innegable que existieron oficiales que no vieron con buenos ojos la jerarquía con que se investía a los marinos estadounidenses, pero la reacción fue distinta a la que varios antiguos jefes tuvieron contra la misión naval francesa. De hecho, algunos oficiales críticos al régimen de la Patria Nueva fueron exiliados por Leguía, tal es el caso de los capitanes de fragata Juan de Althaus Dartnell y Ernesto Caballero y Lastres, por ejemplo. El primero presentó su licencia indefinida por no estar de acuerdo con el accionar de la Armada en apoyo al Presidente; a lo que debía agregarse que su hermana estuvo casada con un hermano del derrocado ex Presidente José Pardo. Althaus fue enviado como Agregado Naval a varios países durante el Oncenio. Otro de los que no estuvieron a favor fue el Contralmirante José Olivera, quien, a pesar de las reiterativas recomendaciones en contra por parte del Jefe de la Misión, fue ascendido al grado de Contralmirante, en 1925.

Vale mencionar que de acuerdo a un reporte de inteligencia elevado por Woodward el 12 de enero de 1926, indicó que de los cinco Agregados Navales que Perú tenía en Europa, tres de ellos eran considerados como contrarios al régimen. El Jefe de la Misión Naval se refirió a los Capitanes de Fragata Julio V. Goicochea (Italia), Ernesto Caballero y Lastres (España) y Juan de Althaus (Alemania); siendo los otros dos Manuel D. Faura (Gran Bretaña) y Juan Salaverri (Francia).<sup>37</sup>

Sobre el segundo punto que menciona Clayton, el tiempo evidenció que fue la Escuela Naval el espacio desde el cual se impregnaron e irradiaron las “formas y estilos de la marina americana” por muchas décadas más. De hecho, los marinos americanos identificaron la labor en este plantel como la más importante de todas.<sup>38</sup>

Previo a la llegada de los marinos contratados, se publicó en la *Revista de Marina* los logros del flamante Ministerio de Marina, el cual consideraba la contratación de los marinos de Estados Unidos, indicando que le correspondería a esta Misión emitir un juicio de la actualidad material y humana de la Armada Peruana con la finalidad de corregir errores y ubicar a la institución naval “a la altura que corresponde para uno de los países más ricos del Sur de este Continente.”<sup>39</sup>

Es interesante ver la actitud oficial a un año de inaugurado el Ministerio de Marina, la cual reconocía falencias materiales y humanas que ponía a discreción de la Misión Naval su solución. Para ello, el 3 de octubre de 1920, el Ministro de Marina,

---

37 Intelligence Report 911, 12 January 1926 from C.H. Woodward. Attachés Assigned Foreign Countries; en el Archivo del IEHMP.

38 *Brief summary*, p. 3.

39 Crónica Nacional (1920). “Un aniversario”. *Revista de Marina*, número 5, setiembre-octubre, pp.607-609.

Contralmirante Juan Ontaneda, dispuso que los comandantes de los buques y jefes de los establecimientos de la Armada atendieran los requerimientos de información de los miembros de la misión.<sup>40</sup> La finalidad era que los marinos estadounidenses conocieran la realidad y el estado de alistamiento de la Marina para comenzar con su reorganización y administración. En adición, dos oficiales peruanos que habían servido a bordo de buques de la marina estadounidense fueron designados como sus ayudantes, el Capitán de Corbeta Carlos Rotalde y el Teniente Primero Roque Saldías, este último como ayudante personal del Jefe de la Misión.

Al poco tiempo de su arribo, los marinos contratados inspeccionaron los almacenes, la isla San Lorenzo, la estación de hidroaviones de Ancón, la Escuela Naval y los buques, examinaron la administración interna y estudiaron el marco legal concerniente a la Armada.<sup>41</sup> Los resultados de esta evaluación se pueden apreciar en los despachos que remitieron a la Oficina de Inteligencia Naval el 15 de enero de 1921. En ellos describen cuantitativa y cualitativamente al personal, la organización y material a flote de la Armada Peruana, encontrando tanto aspectos positivos como negativos. Dentro de los primeros, destacan los factores de disciplina y moral, en particular el personal subalterno por su obediencia y lealtad, a pesar del escaso sueldo y la irregularidad de la asignación del vestuario. Entre los aspectos negativos anotaron la deficiente organización de la Institución, la inexistencia de planes de guerra, la falta de navegación y entrenamiento en el mar.

Del mismo modo, descollaron la calidad profesional y el interés en la formación científica y la búsqueda de actualización de los marinos a través de lecturas y estudios de revistas especializadas de otras Armadas, siendo los oficiales jóvenes los más inclinados a aprender el idioma inglés. En el documento se anota que en la Armada Peruana trabajaban aproximadamente 1000 enlistados, 161 civiles (principalmente en áreas de ingeniería), 106 oficiales de cubierta, 31 oficiales ingenieros y 13 oficiales médicos, así como dos ingenieros y 10 contadores asimilados. Asimismo, había 80 cadetes de cubierta y 28 de ingeniería. El único Contralmirante en actividad era el Ministro de Marina, Ontaneda.

El segundo Ministro de Marina del Oncenio fue el abogado Lauro Curletti, quien en su exposición ante el Congreso de la República de 1921, sostuvo que el Ministerio y sus dependencias han mejorado sustancialmente debido a los “consejos

---

40 Ídem.

41 *Brief summary*, p. 2.

de la ilustrada misión naval de Estados Unidos de Norte América”.<sup>42</sup> Su Memoria es interesante para esta investigación puesto que anexa los informes de los miembros de la Misión Naval que ocuparon cargos directivos, permitiéndose conocer sus puntos de vistas y recomendaciones oficiales a los seis meses de su arribo.

Por ejemplo, el informe del Director de Administración, el Capitán de Fragata James Bull, recomendó la creación de un curso de contabilidad en la Escuela Naval debido a que los oficiales de Detall (logística y administración) no contaban con formación referida a esos rubros, ocasionando demoras y errores en la adquisición de artículos de cada buque.<sup>43</sup>

Por su lado, el Capitán de Navío Lewis D. Causey, Comandante General de la División Naval, que veía los asuntos de la Escuadra, fue directo al decir que “ninguno de estos buques es propiamente de combate y, aislados como están, sin tener otros mayores a los cuales prestar servicios auxiliares, sólo podrían ejercer la vigilancia de la costa”.<sup>44</sup> Debe recordarse que en 1921 se contaban con los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, el crucero *Lima* y los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, estos últimos próximos a la baja. Estos buques, dada su antigüedad carecían de elementos modernos tales como “aparatos de dirección del tiro, proyectores y estaciones telegráficas modernas, telémetros modernos, etc.”. Causey dejó sus funciones el 1 de julio de 1922, fecha del término de su contrato, renovándose los de Freyer y Davy.<sup>45</sup>

Respecto a los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, su situación era crítica a inicios de la década de 1920. Ingresaron a dique en octubre de 1919 con la finalidad de ser evaluados por una comisión que informaría sobre la conveniencia o no de mantenerlos. En ese sentido, el Director del Material no fue de la idea de repararlos por el alto costo que demandaba, superior incluso a la compra de nuevos. De este modo, para el 28 de setiembre de 1921, con el voto a favor del Consejo de Ministros, fueron puestos en situación de desarme por su antigüedad e inutilidad para el servicio.<sup>46</sup> La valoración de las mismas que hizo el Ministro de Marina fue rotunda: “Sencillamente que

42 Curletti, Lauro A. (1922). *Memoria que el Ministro de Marina D. Lauro A. Curletti presenta al Congreso Nacional de 1921*. Lima: Imp. Torres Aguirre, p. III.

43 *Ibidem*, pp. 3-4.

44 *Ibidem*, p. 5.

45 Valle Riestra, Ramón (1922). *Memoria que el Ministro de Marina, Capitán de Navío Ramón Valle Riestra presenta al Congreso Nacional de 1922*. Lima: Imprenta Americana, pp. xx y 66-67.

46 *Ibidem*, p. VIII. *Mundial*. “Conversando con el Ministro de Marina”. *Mundial*. Lima, 1922, 14 de octubre, número 74.

esas naves son hoy inservibles y que deben ser sustituidas por otras. Conservarlas demanda el gasto inútil de fuertes sumas de dinero y la distracción de numeroso personal”<sup>25</sup>

La Escuela Naval del Perú, como se comenzó a llamar a partir de ese año, se encomendó al entonces Capitán de Fragata Charles Gordon Davy, quien informó a Freyer las reformas llevadas a cabo en sus primeros cinco meses de gestión, así como los aspectos que reforzó:

1. Disciplina más fuerte
2. Establecimiento de los Departamentos de Instrucción
3. Establecimiento del Departamento Ejecutivo y la Oficialidad de Disciplina
4. Nuevos sistemas de instrucción y exámenes
5. Establecimiento del Crucero de Verano
6. Nuevo horario y rutina
7. Mejoramiento del alumbrado y del plantel en general
8. Nuevo uniforme de diario para los cadetes
9. La compra del equipo de los cadetes por el Estado y alimentación de todos por cuenta del mismo
10. Todos los Cadetes ingresan como Cadetes de Guerra.

Asimismo indicó que la Escuela tenía como misión “entregar al Estado jóvenes cuyas aptitudes físicas, mentales y morales les permitan ser Oficiales de la primera línea en la defensa de la Patria: La Marina”<sup>47</sup>

A pesar de lo anotado en su Memoria ante el Congreso, Curletti tuvo inconvenientes con la Misión Naval, a tal punto que Freyer se entrevistó con el Presidente Leguía, producto de lo cual Curletti renunció al cargo. Esta resistencia también se vivió con los oficiales de mayor antigüedad, quienes presentaron, al inicio, considerable oposición a la labor de la Misión.<sup>48</sup>

De hecho, y de acuerdo a un informe que se elevó a finales de 1925, la misión naval vio que sus esfuerzos se materializaban, no necesariamente entre el cuerpo de oficiales, sino entre los cadetes de la Escuela Naval: *These outstanding liabilities, however, are gradually being overcome by the constant efforts of the Naval Mission, and*

---

47 Curletti, Lauro A. (1922). *Memoria que el Ministro de Marina*, pp. 47-48.

48 *Brief summary*, p. 3.

*great improvement has been noted during the past two years, –and especially among the recent graduates of the Naval Academy–.*<sup>49</sup>

Entre los oficiales que sí fueron considerados beneficiosos para la Institución por parte de los marinos estadounidenses, debido a su interés en perfeccionarse así como en aprovechar las oportunidades de mejorar sus capacidades profesionales, estuvieron los siguientes:

Capitanes de fragata;

Alejandro G. Vines, “[...] *very quiet and reserved, but firm and a hard worker. Excellent in every respect, both at sea and on shore, and always has an efficient command. Fine disciplinarian. Lots of initiative*”.

Tomas M. Pizarro, “[...] *As Commandant of Cadets is a great success, and has assisted Captain Davy in his hard task of elevating the morale of the cadets. Is very military in appearance and actions*”.

Federico Díaz Dulanto, “[...] *Energetic and efficient [...] An excellent chief*”.

Enrique Monge, “[...] *Is a very efficient and bright officer, and a disciplinarian*”.

Alejandro Valdivia, “[...] *Very military in bearing and a generally good officer, particularly for cadets*”.

José G. Carrillo; “[...] *Hard worker and generally efficient*”.

Capitanes de corbeta:

Fidel A. Escuza, “[...] *Hard worker, loyal and efficient [...]*”.

Pablo C. Ontaneda, “[...] *Is an excellent all-around officer. Speaks English fluently*”.

Arturo Jiménez P, “[...] *Splendid officer in every way, and very military in appearance and actions*”.

Roque A. Saldías<sup>50</sup>, “[...] *very careful and systematic, and an excellent officer. Speaks English fluently*”.

José R. Alzamora, “[...] *An officer of great ability in every way. Has translated various professional Works, such as Exterior and Interior Ballistics, Notes on Handling Ships (by Admiral Wilson), etc. Speaks English fluently. Is devoted to duty, has a lot of*

---

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

50 El Capitán de Navío John A. Abbot, Comandante General de la Escuadra, diría de Saldías “No hay oficial en la Marina de mejor habilidad, lealtad ni integridad. Él tiene todas las cualidades de un buen oficial de marina [...] ha servido como miembro de mi Estado Mayor por más de un año y medio demostrando un alto grado de lealtad, iniciativa y subordinación, así mismo de devoción a sus deberes y amor por el servicio que no he visto jamás exceder por otros”. Llosa Pazos, Juan Carlos (2005). “El Vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada Peruana”. *Revista de Marina*, número 1, pp. 27-28.

*force and initiative, and is very loyal. Also has excellent judgment. In my opinion this is the most promising officer in the Peruvian Navy”.*

Tenientes primero:

Hernando Tudela y de Lavalle, “[...] *A very excellent officer for his Rank [...]*”.

Adán Badham, “[...] *Very fine officer. Electrical expert*”.

Edmundo Bermúdez, “[...] *is good all-around officer. Energetic and apt*”.

Manuel R. Nieto, “[...] *Excellent officer. Electrical expert*”.

Entre los capitanes de fragata ingenieros nombró a siete, destacándose:

Valladares, Pedro, “[...] *A very capable engineer with considerable experience, and author of engineering pamphlets and notes*”.

Perales, Edilberto, “[...] *this officer, without doubt, is the best Engineer in the Service [...]*”.

Del cuerpo médico solo mencionó a uno, al Capitán de Corbeta:

Valdez, César, “[...] *an excellent doctor and surgeon (relatively speaking) who takes very great interest in both his profession and the navy, -a rare exception*”.<sup>51</sup>

Entre los nombrados se encuentran futuros oficiales almirantes, ministros de marina, jefes de gabinetes ministeriales, jefes de comisiones de adquisiciones de buques y exploradores en las fronteras amazónicas.

Respecto al aspecto material, la Misión Naval estadounidense contratada consideró la necesidad de que el Perú contara con una mínima capacidad de reacción para lo cual se preparó un plan de adquisiciones navales (seis destructores, seis submarinos y veinticinco aviones de combate, a un precio de seis millones de libras peruanas) que el Contralmirante Clark H. Woodward –Jefe de la Misión Naval y Jefe del Estado Mayor General de Marina– propuso formalmente a Leguía a finales de 1923.<sup>52</sup> De este plan, se adquirieron hidroaviones y submarinos. Vale mencionar que esta idea de adquirir destructores y submarinos había sido planteada por los marinos americanos desde al menos el mes de mayo del mismo año, tal cual se evidencia en el artículo publicado por Davy en respuesta a otro sobre guerra química escrito por el Teniente Coronel Bernaldes.<sup>53</sup>

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

52 Christenson, Joel.(2010-2011) "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period", pp. 197-202.

53 Davy, Charles G. (1923). “Guerra Química”. *Revista de Marina*, número VIII, mayo-junio, pp. 293-300.

El Contralmirante Clark Howell Woodward había relevado a Freyer en la Jefatura del Estado Mayor General de Marina el 13 de agosto de 1923. Había ingresado a la Academia Naval de Annapolis el 6 de setiembre de 1895. En 1898 formó parte en la batalla de Santiago de Cuba a bordo del *Brooklyn*, buque insignia del Contralmirante Schley Jr. De la lectura de su hoja de vida se deduce su especialidad comprobada en torpedos. Durante la Gran Guerra fue segundo comandante del dreadnought *New York* –buque insignia del Almirante Hugh Rodman– operando en el mar del Norte desde diciembre de 1915 hasta noviembre de 1918. Desde enero de 1919 hasta febrero de 1921 fue parte de la misión naval de su país en Brasil, luego de lo cual fue comandante de las escuadrillas nro. 10, 11 y 12 de destructores. Ostentaba las siguientes condecoraciones: Navy Cross, Sampson Medal (Santiago), West Indian Campaign, Philippine Campaign, Boxer Campaign, Cuban Pacification, World War (Grand Fleet).<sup>54</sup>

Respecto al Contralmirante Frank B. Freyer, este fue agasajado por el personal de la Armada en el Centro Naval cuya presidencia ocupaba el Contralmirante Manuel Villavisencio, el otrora comandante de la corbeta *Unión* quien lideró la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880, y quien en ese año era jefe del partido Constitucional.<sup>55</sup> Considerando que es la primera despedida formal de un jefe de la Misión Naval Americana, se transcribirá las palabras tanto del oferente como del receptor, puesto que nos dan una idea del sentir así como de las formas oficiales en este tipo de actos.

En las palabras de Villavisencio se nota un reconocimiento al esfuerzo de Freyer, el cual chocó ante la realidad económica que impedía la compra de buques, pero que dejaba el camino delimitado para que se continuase trabajando por el objetivo naval. El 28 de agosto zarparía rumbo a Estados Unidos de América llevándose una nutrida colección de arte virreinal que se muestra actualmente en el Museo de Arte de Denver.

Señor:

“La Marina de Guerra del Perú me ha encomendado ofreceros, como muestra de verdadero afecto, antes de partir para vuestra patria, este agasajo, sencillo para vuestra digna persona, pero muy significativo porque traduce el merecido aprecio y consideración a que sois acreedor

54 Crónica Nacional (1923). “Nuevo Jefe Estado Mayor General de Marina”. *Revista de Marina*, número VIII, julio-agosto, pp. 505-508.

55 El 3 de diciembre de 1923, Manuel Villavisencio fue ascendido a Vicealmirante.

por vuestra actuación durante los tres años que habéis prestado vuestros servicios profesionales en nuestra Escuadra. Cumpló, pues, con satisfacción ese cometido.

El hombre marino americano que tenemos a nuestro lado y que ha dado pruebas de simpatía y de interés por nuestra patria, no se aleja voluntariamente de nosotros, su gobierno lo llama, llenada aquí su misión, a cumplir las obligaciones que le impone el deber militar bajo la sombra del hermoso pabellón que enarbolan los mástiles de su poderosa Escuadra. Esta circunstancia nos separa del jefe y amigo, cuyas bondades, trato social y competencia profesional, merecieron nuestra estimación y las consideraciones de nuestro gobierno, dejando un vacío que lamentamos sinceramente.

Quizás vuestros esfuerzos para conseguir la reorganización de nuestra Escuadra, no han correspondido a vuestros honrados propósitos, a causa de los escasos elementos navales que poseemos; sin embargo, vuestras labores dejan preparado el camino para la reconstrucción de nuestra Escuadra, y serán aprovechadas en mejores días, pues no faltarán corazones que como en otrora combatirán hasta alcanzar la victoria o hundir valerosamente sus naves.

Señor Freyer: Conservad en vuestro corazón los mejores sentimientos de aprecio que merecáis de nosotros, a fin de que recordéis con benevolencia a vuestros camaradas del Perú; comunicad a vuestros compatriotas nuestra admiración por la grandeza de vuestra patria, cuyas arrogantes naves surcaron últimamente de uno a otro confín los mares de Europa, dejando brillante estela de paz, de gloria y de lealtad. Bien llegado seáis, experto marino, a vuestras ricas y hermosas playas, acompañado de vuestra querida familia; y, al brindaros esta copa de despedida, saludo con mis amigos y compañeros aquí presentes a la gran república de Washington”.<sup>56</sup>

Por su lado, Freyer contestó con sentidas palabras el agasajo del que era objeto, siendo parte de las mismas los siguientes extractos:

“[...] Como todos sabéis, y desde hace tiempo lo realizáis, me habéis merecido siempre el mayor afecto e interés más profundo, sentimientos

---

56 Crónica Nacional (1923). “Banquete al Contralmirante Freyer”. *Revista de Marina*, número VIII, julio-agosto, pp. 508-511.

que no dejarán nunca de estar con vosotros, y que ocasionan en mí, al teneros que dejar, la pena más honda que he sentido en mi vida de marino. Deploro no poseer el don sobrenatural necesario para hacer surgir de las radiantes aguas de la bahía del Callao, la flota capaz de defender al país contra cualquiera invasión y de dominar en los mares. Ante mí tengo al personal digno y ambicioso de semejante flota, y abrigo la esperanza de que cuando vuelva al Perú, si no antes, os hallaré en posesión de ella y pueda proporcionarme el placer de estrechar vuestras manos sobre las cubiertas de los barcos que tan vehementemente deseáis tripular [...] estimados camaradas: No puedo expresaros lo sensible que me es el dejaros, ni cuánto aprecio vuestra manifestación; si ella de por sí, era superior a mis merecimientos, bien podéis juzgar el efecto que ha causado en mi alma, al considerar que habéis elegido para ofrecerla al señor contralmirante Villavicencio (sic), uno de los más esclarecidos miembros de la marina de guerra del Perú, cuya brillante hoja de servicios lo ha colocado entre los paladines del honor y del deber [...] Os pido que, concentrado en ello todo vuestro pensamiento y afecto, brindemos por el pronto resurgimiento de la marina nacional”.

A los pocos días de asumir su nuevo cargo, Woodward modificó el sistema documentario de la Organización, lo cual le permitió tener tiempo para atender asuntos administrativos, operacionales y de estrategia. Se adoptó el sistema de correspondencia de la Armada Americana y se dispuso que los oficiales tengan el mismo número de uniformes que se requerían en la U.S. Navy.<sup>57</sup>

Por orden de su gobierno, el Contralmirante Woodward organizó una ceremonia ante el monumento del Almirante Grau en el Callao por el día de la Marina de Estados Unidos. La fecha señalada fue el 27 de octubre de 1923, día del onomástico del ex presidente Theodore Roosevelt. Al acto asistieron el presidente de la República, ministros de Estado, oficiales de la Misión Naval, jefes y oficiales de la Escuadra así como cadetes navales. Los conceptos teóricos estratégicos de la guerra naval que desarrolló Woodward en su alocución fueron una clara muestra de la preparación intelectual de este marino estadounidense. En ella amalgamó inteligentemente la relación entre el estudio de la Historia, la política nacional, la estrategia y el entrenamiento como las bases de la seguridad nacional, siendo la política naval una parte integral de la misma.

El discurso que pronunció contuvo un profundo y sólido argumento referido a la importancia vital para el Perú de contar con una Armada profesional e idónea

---

<sup>57</sup> *Brief summary*, p. 6.

en material para resguardar la extensa costa que la geografía había dotado al país. Ello no se lograría en el corto plazo, sino que demandaba periodos constantes de entrenamiento para la defensa. Lamentaba que el interés por los temas de la Armada decaía en tiempos de paz y que sólo revivían cuando se avecinaba una guerra, tiempo insuficiente para lograr el alistamiento mínimo. “El poderío nacional y el poder naval marchan paralelos, mientras que una marina débil es solamente preparación para la derrota [...] la debilidad nacional ha causado más guerras que el poderío nacional”.<sup>58</sup> Sostenía que la responsabilidad de mantener en potencia a la armada recaía exclusivamente en el estadista, aquel que conocía los intereses a resguardar. <<La marina es, primero, el instrumento del estadista, y segundo, el arma del guerrero>>”.<sup>59</sup>

Más adelante sostuvo algunos principios de la guerra marítima, tales como que “el beligerante que llega a tener éxito en cortar las comunicaciones marítimas del enemigo, llevándolo al agotamiento, y que priva al adversario de la posibilidad de usar el mar para el transporte de sus tropas, conservando él la libertad de hacerlo, alcanza objetivos esenciales, aunque no sea capaz de llevar al enemigo a una acción decisiva”.<sup>60</sup>

No deja de llamar la atención la fuerte carga histórica, en especial la referida a la campaña naval que protagonizara el monitor *Huáscar* en 1879, para enseñar con aquel caro ejemplo lo perjudicial que era para el Perú no contar con una fuerza naval de consideración; siendo responsabilidad de ello el gobierno, el Estadista, la política de Estado. Luego de Angamos –sostuvo– “el Perú había perdido el control del mar, y en consecuencia sufrió la derrota. Las hazañas de la Unión, la defensa de Arica, las excursiones a Panamá y los esfuerzos de las lanchas para proteger el Callao, fueron brillantes evidencias del espíritu de la armada, pero no fueron de ninguna ventaja práctica [...] [Grau] fue sacrificado en el altar de su patria a consecuencia de la falta de previsión de su gobierno [...] el Perú fue obligado por su enemigo a aceptar la paz, y todo a causa de que los estadistas del país habían provisto solamente una marina pequeña, e incapaz, por lo tanto, de rivalizar con la enemiga”.<sup>61</sup>

Luego sostuvo que el Perú no perdió la guerra “cuando su ejército fue abrumado, sino que la tenía ya perdida cuando el dominio del mar pasó a poder del enemigo”;

---

58 Crónica Nacional (1923). “Homenaje al Contralmirante Grau”. Revista de marina, número VIII, noviembre-diciembre, p. 790.

59 Ídem.

60 Íbidem, p. 791.

61 Íbidem, pp. 789-790.

para indicar después que las fuerzas navales peruanas, en 1923, no permitían la más mínima defensa ante una agresión externa. Para ello era necesario y adecuado a la realidad nacional contar con destructores, aeroplanos y submarinos.

Fue el Presidente de la República, Augusto B. Leguía quien respondió a Woodward recordando aquella visita que, en 1913, el expresidente Teodoro Roosevelt hizo a la Armada de Chile, en la cual, a bordo del *O'Higgins* sostuvo que “necesito hacer una peregrinación para visitar el Huáscar, el más famoso y recordado blindado que ha existido y sobre el cual se han ejecutado los actos de heroísmo mayores que jamás se han hecho en algún otro blindado de cualquiera otra nación del mundo. No me cabe duda que los galanes oficiales chilenos serán los primeros en aprobarme, cuando me descubra ante la memoria del almirante peruano que murió noblemente”.<sup>62</sup>

Leguía continuó indicando que “los poderes públicos del Perú reconocen tanto las verdades que en ellos habéis expuesto, como la recta intención que las ha inspirado y están resueltos en proveer los medios que exige la defensa marítima del país encomendada en hora feliz a la acertada dirección de la Misión Naval de que formáis parte”.<sup>63</sup> Es necesario notar que el discurso de respuesta de Leguía finalizó con palabras halagüeñas hacia Estados Unidos de Norteamérica, árbitro en la cuestión limítrofe con Chile. Dos ámbitos de acción del Estado, el diplomático y la defensa (naval), se reunían en sus líneas, siendo EEUU el proveedor y ejecutor de ambas.

Este discurso del Jefe de la Misión Naval no fue bien recibido por algunos sectores de Chile y Argentina, quienes acusaron a los marinos contratados de incentivar el armamentismo contra sus países; más aún, en momentos en los cuales Estados Unidos de Norteamérica era el árbitro de la cuestión limítrofe entre Perú y Chile.<sup>64</sup>

En 1924 se decidió crear la Sub Jefatura del Estado Mayor General de Marina, cargo que desempeñó, en adición a sus funciones, el Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío Charles G. Davy. Este nuevo puesto no tuvo larga duración, puesto que no se le consideró en la nueva organización del Estado Mayor de 1932. No fue hasta el 22 de febrero de 1941 que las funciones del Estado Mayor se vieron recargadas por la creación de nuevos establecimientos, que se vio por necesario crear –mejor dicho, reactivar– dicha subjefatura, a la cual se le asignó la firma telegráfica SUJEMAR.<sup>65</sup>

62 *Ibidem*, p. 794.

63 *Ibidem*, p. 795.

64 Christenson, Joel (2017). “A Question of Sovereignty: The US Naval Mission in Peru, 1920-1939”, pp. 161-162.

65 Garaycochea, León (1942). *Legislación Naval y de Aviación*. Tomo Decimotercero (1941). Lima: Imprenta Segrestan, p. 112.

Desde 1922 hasta 1924 habían ocupado la cartera de Marina cuatro ministros: Ramón Valle Riestra, Benjamín Huamán de los Heros –interino–, Juan Manuel de la Torre y Octavio Casanave; a este último le tocó presentar la Memoria del sector ante el Congreso de la República de 1924. En ella sostuvo que la Misión Naval, dirigida por el Contralmirante Woodward, “continuaba prestando sus valiosos servicios para el progreso sistemático y desarrollo ordenado de la Marina Militar del Perú” y recordó que dicha Misión “constituye el Estado Mayor General de Marina, en el que está centralizado todo el funcionamiento de la Marina” a través de tres direcciones: Personal, Material y Administración.<sup>66</sup>

En ese sentido, fue durante su gestión que el Congreso peruano ratificó el contrato firmado en Washington ad referendum del nuevo integrante de la Misión Naval, el Capitán de Navío Sherwood Ayerst Taffinder. Egresado de la Academia Naval de Annapolis en 1906 donde se caracterizó por su desempeño deportivo. Al graduarse fue enviado a la Estación de China hasta 1909, donde estuvo a bordo del acorazado *Ohio*, las cañoneras *Rainbow* y *Helena*, así como de los destructores *Chauncey* y *Decatur*; “fue oficial de torre en los cañones de 12 pulgadas del acorazado *Ohio* que batió el récord de la flota en 1906 y oficial de artillería en el *Decatur*, ganando en esta época el trofeo de tiro en 1908”. Desde 1909 hasta 1913 sirvió en cuatro buques y fue Superintendente de la División de Planos en el Astillero de Puget Sound. Entre 1914 y 1915 fue Jefe de Máquinas y Oficial de Derrota del crucero *Birmingham*.

Durante la Primera Guerra Mundial estuvo a bordo del acorazado *New Jersey* y *Rhode Island*. También fue comandante del transporte *El Occidente* participando “en las faenas de transporte de las tropas americanas” con dirección a Francia. Luego de la guerra sirvió en el Departamento Ejecutivo de la Academia Naval de Annapolis. Entre 1920 y 1921 fue Segundo Comandante del crucero acorazado *Frederich*. En 1922 fue Segundo Comandante de la Base de Reparaciones de Destructores en San Diego. Al año siguiente se graduó de la Escuela de Guerra Naval, siendo destacado a la Academia Naval de Annapolis.<sup>67</sup>

Al poco tiempo de su contratación, Taffinder quien relevó en el cargo al Capitán de Navío Augusto Loayza, tuvo ocasión de demostrar sus dotes al estar presente en Balboa supervisando y agilizando las gestiones en provecho de las reparaciones del B.A.P. *Almirante Grau*. Sus preocupaciones por el bienestar de su tripulación y

66 Casanave, Octavio (1925). *Memoria que el Ministro de Marina D. Octavio Casanave presenta al Congreso Ordinario de 1924*. Lima: La Opinión Nacional, pp. iv-v.

67 Crónica Nacional (1924). “Nuevo Miembro de la Misión Naval Americana”. *Revista de Marina*, número 3, mayo-junio, pp. 358-359.

familiares, motivó un nutrido intercambio epistolar entre el gobierno peruano y las autoridades civiles y navales de la Zona del Canal, hecho que fue apreciado por la prensa limeña. De acuerdo a Davy, quien fungía como el miembro más antiguo de la misión, “*he has initiated recreation and athletics for the crews, has commenced thorough inspections, and has started the work of the much needed ship-reorganization*”.<sup>68</sup> El 15 de mayo de 1926 sería relevado por el Capitán de Navío J. S. Abbot. En setiembre del mismo año se cambió la denominación de la División Naval a Escuadra, siendo, así, Abbot el Comandante General de la Escuadra.<sup>69</sup>

El ministro Casanave también dio cuenta del contrato aprobado mediante el cual se sumó a la Misión Naval el Capitán de Fragata Harold B. Grow; así como de la renovación del contrato del Capitán de Navío Emory D. Stanley, del cuerpo logístico de la Armada Estadounidense.<sup>70</sup>

Grow se graduó de Annapolis en 1912, pasando a servir durante dos años a bordo del *Utah* y participando en las fuerzas de desembarco en Veracruz, México. Al inicio de la guerra mundial, se hizo cargo de la Estación Radiotelegráfica de Sayville, Long Island. En 1915 fue embarcado al *Des Moines* sirviendo en el Mediterráneo. Entró a la aviación naval en 1918 siendo enviado a Europa como Oficial de Armamento del Grupo de Bombardeo del Norte. Terminada la guerra, fue enviado a la Estación Aérea Naval de Hampton Roads, Virginia, hasta 1919, llegando a ser su Segundo Comandante. Durante este periodo hizo el récord mundial de duración de vuelo en hidroplano: 21 horas con 12 minutos.

De 1920 a 1923 sirvió en las “Escuadrillas aéreas de la flota de acorazados, actuando como oficial de táctica y artillería [...] organizó el actual sistema de entrenamiento de spotters aéreos de la Marina y ha escrito reglas para la artillería aérea”. Dejó impreso algunos folletos sobre el empleo táctico de los aviones navales, siendo considerado en aquellos años como “una autoridad en el empleo táctico de la aviación para el ataque y la defensa”.<sup>71</sup> Asimismo, fue parte del Buró Aeronaval organizado en 1922 por el Capitán de Navío U.S.N. William Moffett.<sup>72</sup>

68 U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p. 2 Archivo del IEHMP.

69 *Brief summary*, p. 10.

70 Casanave, Octavio (1925). *Memoria que el Ministro de Marina*, p. v.

71 Crónica Nacional (1924). “Nuevo Jefe del Servicio de Hidroaviación”. *Revista de Marina*, enero-febrero, número 1, pp. 114-115.

72 Masterson, Daniel. “La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920”, p. 133.

Para 1925 la organización del Estado Mayor General de la Marina estuvo conformada de la siguiente manera: C.H. Woodward (Jefe del Estado Mayor General de la Marina), Charles G. Davy (Sub-jefe del Estado Mayor General de la Marina, Director de Comunicaciones y Director de la Escuela Naval del Perú), A.S. Taffinder (Comandante General de la División), E.S. Stanley (Director de Administración) y H.B. Grow (Director de la Aviación Naval y de la Escuela de Hidroaviación).<sup>73</sup> El 22 de febrero de 1926 Stanley fue relevado por el Capitán de Fragata (SC) de la Misión Naval estadounidense, John J. Jordan. El Capitán de Navío John J. Luchsinger (SC) arribó al Callao el 3 de enero de 1928 para relevar en el cargo de Director de Administración al del mismo grado Jordán. El 8 de agosto falleció en la clínica Angloamericana de Bellavista. En total, el finado estuvo tan solo siete meses en el servicio peruano.<sup>74</sup>

En 1926, el total de personal superior en actividad era de 171 oficiales, 133 de ellos de Comando, 32 ingenieros y 6 médicos.<sup>75</sup> Los miembros de la Misión Naval estadounidense fueron incluidos en el Escalafón de la Armada, en una sección especial que incluyó a todos los que habían servido en la “Marina Militar a partir del año 1920”.<sup>76</sup>

Los cambios en la jefatura del Estado Mayor General de Marina continuaron el 18 de mayo de 1926 cuando el Contralmirante Alfred Graham Howe reemplazó al contralmirante Clark Howell Woodward. Howe había ingresado a Annapolis en 1897, graduándose en el año 1901. Participó en la circunnavegación de la flota del Almirante Evans al mando del destructor *Lawrence* y de la 3era Flotilla. Ascendió a Capitán de Navío en 1918. Estudió en el Naval War College durante 1920 y 1923. Una de las primeras labores administrativas de Howe fue la de reorganizar a la oficialidad naval en tres grupos: guerra, ingenieros y sanidad.<sup>77</sup>

De acuerdo a la Memoria que presentó ante el Congreso de la República de 1927 el Ministro de Marina Arturo Rubio, quien llevaba casi un año en el cargo, sostuvo

---

73 Intelligence Report 911, 15 December 1925 from C.H. Woodward, jefe de la Misión Naval; en Archivo del IEHMP.

74 *Brief summary*, p. 15. Notas Necrológicas (1928). “Capitán de Navío J.J. Luchsinger”. *Revista de Marina*, número 4, julio-agosto, pp. 419-420.

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

76 Resolución suprema del 19 de julio de 1926. Rubio, Arturo (1927). *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio presenta al Congreso Nacional de 1927*. Lima: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú, p. 62.

77 Decreto supremo de fecha 11 de octubre de 1926. Rubio, Arturo (1927). *Memoria que el Ministro de Marina*, p. 63.

que el incremento de las Unidades de la Armada exigían contar con tripulaciones más familiarizadas y entrenadas a bordo, debido a que “en un futuro tal vez no lejano, será necesario aplicarlas eficientemente”; en clara alusión a la cuestión pendiente con Chile. Es probable que las nuevas adquisiciones de los submarinos así como el grado de progreso que se notaba en la Institución Naval motivaron a Rubio a apelar al frente externo casi al inicio de su presentación. De hecho, refiriéndose al alistamiento del material a flote sostuvo que “por la demostración que se expone, se verá claramente que el estado de la Escuadra, en la actualidad, es ampliamente satisfactoria y eficiente su conservación”.<sup>78</sup> A este punto, se evidencia que el encargado de esta Cartera tenía claro que la misión principal de la Marina de Guerra se enlazaba, inexorablemente, con el frente externo.

Recordó a la Asamblea que el Estado Mayor General, a cargo del Contralmirante Alfred G. Howe de la Misión Naval Americana, tenía como responsabilidad “los asuntos tácticos, estratégicos, de adiestramiento, operaciones navales, preparación de órdenes generales, del día, circulares, códigos, claves y reglamentos cuyo cumplimiento exige, además la correspondencia general y reservada del Ministerio”.<sup>79</sup>

Fue durante la gestión de Howe que la Misión Naval tuvo que analizar la propuesta de compra de uno o dos destructores a la firma británica Vickers-Armstrong Company, cuyo representante en el Perú, General Guy Livingstone, había identificado los deseos del Presidente de la República de contar con estos buques. De hecho, Leguía nunca dejó de insistir en este tema desde los inicios de la Patria Nueva. El Jefe de la Misión Naval informó al Ministro de Marina, en 1927, que tenía como regla que las compras y repuestos de la Armada debían provenir de Estados Unidos de Norteamérica, pero que reconocía la calidad y buen precio de los buques construidos por los ingleses.

Durante la segunda mitad de 1928, hubo varias reuniones con el Presidente sobre esta materia, las cuales confirmaban el deseo presidencial, y mostraba la falta de fondos así como el debate propio entre los integrantes de la Misión. De hecho, al parecer Howe trató de satisfacer a Leguía, mientras que Abbot, Comandante General de la Escuadra, fue de la opinión contraria debido a que: 1) consideraba a los submarinos y aeroplanos como las Unidades defensivas más importantes y necesarias para la Armada Peruana, recomendando terminar con el programa de adquisición iniciado antes de pensar en comprar algún destructor; 2) el costo de comprar y mantener uno o dos destructores era muy alto para el Perú; 3) los destructores los consideraba como

---

<sup>78</sup> *Ibidem*, p. 32.

<sup>79</sup> *Ibidem*, p. 2.

un arma ofensiva y; 4) Si la decisión de adquirir destructores era inminente, debía solicitarse nuevas propuestas a los astilleros americanos.

De acuerdo al informe, Howe no estuvo de acuerdo con los argumentos de Abbot, indicando que el Perú necesitaba al menos un destructor para entrenamiento; y que el efecto psicológico en la población valdría más que su costo monetario. Sin embargo, el Jefe de la Misión Naval daba a entender en cada reunión que no sabía de dónde se sacaría el dinero, mejor dicho, que no había dinero disponible para la compra.<sup>80</sup> El asunto continuó, involucrando al Capitán de Navío Davy, quien había recibido los borradores de contratos por parte del Presidente Leguía. Abbot le indicó que no estaba de acuerdo con aquella compra, siendo, Davy, de la misma opinión, “que no era el momento”, pero que los miembros de la Misión debían apoyar al Jefe de la misma y que el asunto estaba muy avanzado como para cancelarlo.

A pesar de ello, Abbot continuó insatisfecho y conversó con otros integrantes de la Misión Naval, pidiendo permiso a Davy –oficial más antiguo de la Misión Naval presente en el país– para expresar este punto de vista a Leguía. El Ministro de Marina y los capitanes de navío Abbot y Grow se reunieron con el Presidente, siendo Grow quien le expuso las observaciones contrarias a la compra de los destructores. Al poco tiempo, los contratos se cancelaron.

El 9 de abril de 1929 arribaron tres nuevos miembros de la Misión Naval estadounidense: el Contralmirante William S. Pye (Jefe del Estado Mayor General de Marina) y los capitanes de navío William Oscar Spears (comandante General de la Escuadra) y John Henry Gunnell (Director de Administración de la Marina).<sup>81</sup> Previamente, el 13 de febrero de 1928 se había contratado por dos años los servicios del Teniente Coronel del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos de Norteamérica Richard Curtis Moore como Asesor Técnico de la Misión Naval, quien arribó, recién, el 3 de julio. El 21 de mayo se contrató al Capitán de Fragata Ben Harrison Wyatt como Comandante de la Base y Escuela de Hidroaviación de Ancón, relevando en este puesto al Capitán de Navío Grow.<sup>82</sup>

William Satterle Pye nació en Minneapolis, Minnesota el 9 de junio de 1880. Ingresó a la Academia Naval de Annapolis el 20 de mayo de 1897, graduándose como

---

80 *Brief summary* Anexo (G).

81 Crónica Nacional (1929). “Nuevos miembros de la Misión Naval Americana”. *Revista de Marina*, número 2, marzo-abril, p. 177.

82 Loayza, Augusto (1929). *Memoria que el Ministro de Marina y Aviación, Contralmirante Augusto Loayza presenta al Congreso Nacional 1928-1929*. Lima: Imprenta Americana, p. XX. *Brief summary*, p. 15.

Alférez de Fragata el 7 de junio de 1903. Ascendió al grado de Vicealmirante en 1942, pasando al retiro el 1 de junio de 1944.

En 1909 estuvo embarcado en el *Minnesota*, y a los dos años fue nombrado Ayudante al Comandante en Jefe de la Flota del Atlántico; sirviendo en el Estado Mayor así como en los buques insignias *Connecticut* y *Nebraska* hasta 1912. De 1916 hasta 1917 fue comandante del destroyer *Jacob Jones*. Con el ingreso de Estados Unidos de Norteamérica a la Primera Guerra Mundial, fue designado Oficial de Táctica de Flota y Planes de Guerra, hasta junio de 1919.

En 1924 fue enviado a la División de Planes de Guerra de la oficina del Chief of Naval Operations (CNO). En 1927, luego de un periodo como comandante del Escuadrón de Minas, retornó a la oficina del CNO para servir en la División de Inteligencia Naval. Desde este puesto pasó al Perú como Jefe de la Misión Naval en el Perú.

Cuando retornó a su país, asumió, el 17 de abril de 1932, el comando del *Nevada*. En julio de 1934 fue enviado a estudiar al U.S. Naval War College, siendo el miembro más antiguo de la clase avanzada, y como tal, fue asistente del Presidente del U.S. Naval War College. De 1936 a 1937 fue asistente del CNO, ostentando el grado de Contralmirante.

El 31 de enero de 1941 fue designado Comandante de la Fuerza de Batalla, y después del ataque japonés a la escuadra en el puerto de Pearl Harbor, 7 de diciembre del mismo año, fungió, en adición a su cargo, como Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico (desde el 17 al 31 de diciembre) hasta la llegada del Almirante Nimitz, quien relevó al Almirante Kimmel. Desde el mes de noviembre de 1942 fue nombrado Presidente del U.S. Naval War College hasta 17 de diciembre de 1945, a pesar que había pasado al retiro el 1 de julio de 1944. En paralelo, desde 1942 a 1944 fue Comandante de la Base Naval de Operaciones. Durante su dirección, más de 600 oficiales siguieron el curso avanzado en tiempo de guerra; mientras que su gestión en la base naval significó el entrenamiento de miles de reclutas para las unidades navales que lucharían en la Segunda Guerra Mundial.

Entre las condecoraciones que ostentó estuvieron la Cruz Naval, la Legión al Mérito y la Orden del Sol del Perú. Murió en el hospital Naval de Bethesda, Maryland, el 4 de mayo de 1959. Fue considerado uno de los mejores estrategas de su Armada, escribió varios textos sobre asuntos tácticos que fueron usados tanto en la Academia Naval de Annapolis como en el U.S. Naval War College.<sup>83</sup>

---

83 Agradezco al personal del Naval History and Heritage Command de la U.S. Navy por la amabilidad

Por otro lado, William Oscar Spears sería el último Jefe de la Misión Naval de esta fase. En 1923, el entonces Capitán de Fragata Spears había sido alumno del U.S. Naval War College durante la presidencia del Contralmirante William S. Sims y del Contralmirante C.S. Williams. Durante este curso, un antiguo jefe de la Misión Naval en el Perú, el entonces Capitán de Fragata A.G. Howe, se desempeñaba como secretario del staff del Naval War College. De 1936 a 1937 sirvió como asistente al CNO.

Asimismo, Spears fue compañero de otro miembro de la misión naval en el Perú, el Capitán de Navío Clark Howell Woodward, quien fuera jefe de la Misión, así como del entonces Capitán de Navío Chester W. Nimitz, quien no requiere de mayor presentación.<sup>84</sup>

Como se verá, continuó la labor del Contralmirante Pye al frente de la Escuela Superior, dictando clases a la segunda y tercera promoción de oficiales alumnos. Junto al Capitán de Fragata J.P. Compton (asesor en materia de submarinos y torpedos) fueron los últimos miembros de la Misión en dejar el país tras la no renovación de sus contratos, en marzo de 1933.

Los marinos estadounidenses que fueron testigos de la caída del Oncenio experimentaron las convulsiones propias que los golpes de Estado generan en la capital del poder político. A esto se debe añadir que aquellos marinos eran considerados cercanos al régimen de la Patria Nueva, por lo que debieron actuar con suma prudencia para mantener los lazos que se habían construido dentro de la Armada Peruana.

En la madrugada del 25 de agosto de 1930, el Presidente Leguía renunció a la presidencia ante un Gabinete conformado por militares, quienes debían llevar su renuncia al Congreso de la República para que sea aprobada. En el ínterin, Leguía y algunos cercanos se embarcaron a bordo del buque que izaba la insignia del Comandante General de la Escuadra, cargo que ostentaba el Capitán de Navío William Oscar Spears.

A su arribo al B.A.P. *Almirante Grau* se izó la insignia presidencial; arguyendo Leguía que el Congreso de la República había sido disuelto por la Junta Militar, ocasionando que su proceso de renuncia no pudiera ser aceptado constitucionalmente, por lo que, legalmente, continuaba siendo Presidente de la República; incluso envió una

---

en enviarme copias de mini biografías de algunos integrantes de las diversas misiones navales al Perú.

84 The United States Naval War College. *Register of Officers 1884-1979*, p. 26 Consultado de: <https://www.usnwc.edu/getattachment/de2da848-af41-42d1-b715-adb3dfd8bb834/NWC-Students---Faculty1884to1979.aspx>

comunicación por radio a la Escuela Naval indicando que seguía siendo Presidente y que sus órdenes debían ser obedecidas. Así se lo hizo saber Spears y Pye al encargado de la Legación de su país.

De acuerdo a Spears, los oficiales del *Grau* juraron apoyar a Leguía hasta el final, aunque algunos ya empezaban a flaquear, lo que terminó con el desembarco del ex Presidente a la isla San Lorenzo junto a su hijo Juan, el 30 de agosto. Durante estos días de tensión civil, los americanos pensaron en la posibilidad de que su país autorizase enviar buques de la Armada al Callao para instaurar el orden, proteger la vida e intereses de sus connacionales y hacer respetar la vida de Leguía. La respuesta de la Secretaría de Estado fue que sólo se consideraría enviar alguna Unidad Naval si la vida de ciudadanos americanos se encontrasen en inminente peligro.<sup>85</sup>

---

85 Office of the Historian. *Papers relating to the foreign relations of the United States*, 1930, Vol. III, pp. 724-725. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1930v03/d693>. Consultado 11 de mayo de 2020.



## ESCUELA NAVAL

No existe duda que el lugar donde la Misión Naval influyó más fue en el centro de formación de los oficiales de la Marina de Guerra del Perú, espacio donde se formaba a los líderes y conductores de hombres en provecho de la seguridad y defensa nacional en el ámbito marítimo.

Esto es importante notarlo si consideramos que el aspecto material inherente a una Armada depende de los fondos públicos y la debida atención de los gobernantes de turno, no necesariamente inclinados, o si lo están, sin el dinero suficiente, para adquirir y mantener unidades navales. Así lo entendió, Celestino Manchego Muñoz, Ministro de Marina, quien sostuvo con claridad que “los elementos básicos de la Marina son: la capacidad profesional y el culto fervoroso a los héroes y a las glorias de nuestra Marina. Las unidades navales pueden improvisarse, su adquisición está subordinada al factor económico. En cambio, la capacidad profesional y el culto al deber y al honor, no se improvisan: son el resultado de un largo proceso de preparación”.<sup>86</sup>

El 9 de febrero de 1921 asumió como Director de la Escuela Naval el Capitán de Fragata –luego Capitán de Navío– Charles Gordon Davy, quien durante el Oncenio supo imprimir en las promociones de cadetes navales la mística propia del servicio naval, exigencias disciplinarias y rutinas espartanas. La rigurosidad se intensificó con cambios en la rutina y horarios dentro del plantel que se reforzaron con modificaciones en la organización interna al establecerse los departamentos de Instrucción y Ejecutivo, nombrando además oficiales de Disciplina.

A decir del historiador Joel Christenson: “*In his first year at the helm, Davy initiated a complete reorganization of the academy base on the model of Annapolis, featuring a centralized organizational structure, streamlined academic departments, revised courses of study, and new regulations patterned closely on those in force at USNA*”.<sup>87</sup>

---

<sup>86</sup> *Mundial*. Lima 3 de julio de 1925.

<sup>87</sup> Christenson, Joel. "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period", p. 42.

Los jóvenes cadetes navales que estudiaron durante este primer periodo (1920-1930) absorbieron métodos y esencias de la armada estadounidense que, adaptadas a la realidad peruana, impulsaron el progreso tecnológico, las tradiciones y el prestigio adquirido desde antaño. Fue este el periodo en el cual se estableció el uso del anillo de promoción, las veladas anuales, el saludo diario al pabellón, el crucero de verano anual (de tres meses de duración), la fiesta del cadete, la entrega de la espada de honor, la lista del Director, el lema e himno de la Escuela Naval, la nota de Carácter Militar, entre otros aspectos que iniciaron o acentuaron la mística característica de la Armada.<sup>88</sup>

Respecto a la sortija de promoción, un anónimo articulista de la *Revista de Marina* sostuvo que aquella serviría de marca de identidad entre los miembros de una promoción, así como un medio para identificar a un marino de civil. Sostuvo, además, que esta era una “iniciativa norteamericana muy laudable, que debemos instituir en nuestra Marina”.<sup>89</sup> A los dos años de este artículo, la promoción 1925 materializó este anhelo con la confección del primer anillo de promoción, el cual tuvo en la parte superior el escudo de la Escuela, mientras que en los costados el año de graduación.<sup>90</sup>

Sobre la espada de honor, el 2 de mayo de 1921 el Presidente de la República Augusto B. Leguía envió una carta a Davy disponiendo su establecimiento como premio estímulo. Parte del tenor dice así: “Satisfecho mi gobierno de la eficaz labor que Ud. realiza al frente de ese Instituto, y deseoso de estimular a los jóvenes que en él reciben la enseñanza profesional, ha resuelto, que desde la clausura del año escolar, sea otorgada y entregada por el Presidente de la República, al alumno cuyas pruebas finales hayan resultado más honrosas, una espada de honor que represente, a la par que el premio al esfuerzo desplegado, el acicate de futuros triunfos en la noble carrera de la Marina [...]”.

Ese mismo año se envió al guardiamarina Víctor Bravo Arenas a California, Estados Unidos de Norteamérica para estudiar ingeniería eléctrica, mientras que el del mismo grado José Gonzáles y el guardiamarina maquinista Luis Faura fueron enviados a Inglaterra para estudiar construcción naval.

---

88 Una amplia relación de la gestión de Davy se encuentra en Ortiz Sotelo, Jorge (1981). *La Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)*. La Punta: Escuela Naval del Perú.

89 Julián (1923). “La Sortija de la Promoción”. *Revista de Marina*, año VII, enero-febrero, p. 13.

90 Crónica Nacional (1925). “Anillo de Promoción”. *Revista de Marina*, número 6, noviembre-diciembre, p. 825.

La exigencia del Capitán de Fragata Charles Gordon Davy buscó mejorar el proceso formativo del cadete naval, quien, de acuerdo a su apreciación, venía siendo instruido sin seguir una escuela de pensamiento establecida. Cabe mencionar que mediante la Resolución Suprema del 13 de mayo de 1922 se oficializó el título de cadete naval para los alumnos de la Escuela Naval.

Hasta 1920, los postulantes podían ingresar a la Escuela Naval como cadetes de guerra o como cadetes ingenieros, siendo los años de estudio de estos últimos, uno menos que los de los primeros. Esto cambió con las reformas de Davy, quien sostuvo que “los cadetes de Guerra, necesitan mucho más de ingeniería, y los cadetes ingenieros, mucho más de la profesión de guerra”.<sup>91</sup> Esto logró homogenizar la instrucción y formación de los cadetes en los primeros años de estudio, dándoles igual importancia a los de guerra como a los de ingeniería, lo que produjo homogeneidad en el cuerpo de oficiales.

Una idea de la labor que la Escuela Naval tuvo durante la dirección de Davy nos la brinda el discurso que dio al presidente Leguía durante la ceremonia de clausura y graduación del año 1922. En él, dijo que “la escuela representa cuatro actividades importantes [...] prepara y educa sus propios oficiales de marina; prepara y educa a los jóvenes que serán los oficiales de marina del futuro; prepara y educa a los oficiales de mar y a la marinería alistada para los buques [...] prepara jóvenes para que sirvan de pilotos y maquinistas en la marina mercante, y corre con los exámenes de todo el personal de la marina mercante”.<sup>92</sup>

En sus palabras dejaba entrever la dedicación y esperanza en la responsabilidad que tenía. Indicó que “aunque ser buen ciudadano no quiere decir que uno sea necesariamente buen marino, es sin embargo siempre verdad que un buen marino es buen ciudadano [...] si entran en la vida civil, fundadamente esperamos que se destaquen entre sus semejantes debido a la preparación rigurosa y moral que en este plantel han recibido”.<sup>93</sup> Esta parte de su mensaje es vital para comprender el alto estándar profesional que se alcanzó durante estos años de la misión naval, calidad que se evidenció durante los años de oficial de los cadetes que se graduaron bajo su gestión. El núcleo del discurso se encuentra en que la Marina de Guerra prepara oficiales líderes tanto para la institución naval como para la sociedad. Esto respondía

---

91 Curletti, Lauro A. (1922). *Memoria que el Ministro de Marina*, p. 53.

92 Crónica Nacional (1923). “Clausura del año escolar en la Escuela Naval del Perú”. *Revista de Marina*, año VIII, enero-febrero, p. 99.

a que –en palabras del Director– los oficiales que saldrían de la Escuela Naval tenían que conformar “la primera línea de defensa de la patria: la Marina”.

En otra parte de su discurso, el Director de la Escuela Naval sostuvo que la biblioteca del plantel contaba con buena cantidad de libros especializados en las materias de la carrera naval. Esto, no porque se hayan encontrado en el idioma español, puesto que no existían en variedad y calidad; sino, por la ardua tarea de traducción de los mismos textos utilizados en la Academia Naval de Annapolis. La mayoría del material traducido fue publicado, originalmente, luego de la Primera Guerra Mundial, siendo “la última palabra en la teoría y en la práctica de las materias que tratan”. Esta peculiaridad llevó a decir a Davy, con legítimo orgullo por el performance alcanzado, que “no existe otra Escuela Naval en el mundo de habla castellana que esté dotada como nosotros lo estamos de un surtido completo de libros profesionales modernos de instrucción naval”.<sup>94</sup> En este punto debe mencionarse que el sistema de educación que Davy colocó en este plantel era el denominado “Inteligente”, el cual ubicaba a los textos y a la voluntad del discente como los ejes de la formación académica, siendo el profesor el guía entre ellos.

Lo que buscó casi desde el inicio de sus labores, fue ampliar el espectro de postulantes a nivel nacional realizando propaganda informativa de la Escuela con la finalidad de aumentar la competencia entre ellos mismos. En sus palabras: “El Supremo Gobierno y el Ministerio de Marina nos han apoyado firmemente en el mantenimiento de la pureza, justicia y democracia respecto a la selección de los candidatos a cadetes. El hijo de un presidente de la República y el hijo del más humilde empleado tomarán parte siempre en el concurso para ingreso dentro de las mismas condiciones”.<sup>95</sup>

El resultado fue un mayor número de mejores postulantes a la Escuela Naval, como lo indica el extracto del reporte de operaciones dirigido al Director de Inteligencia Naval de los Estados Unidos: “*The annual competitive examinations for entrance to the Naval Academy of Peru, which took place during the month, witnessed the best group of candidates, both as regards appearance and family connections as well as special preparation, in the history of that institution*”.<sup>96</sup> Esto tuvo como objetivo –tal como lo

---

94 *Ibidem*, p. 103.

95 *Revista de Marina* (1921). "Exposición de reformas en nuestra Escuela Naval". *Revista de Marina*. número 4, julio-agosto, p. 467.

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

expresó el mismo Davy en 1922– que los que lograsen ingresar a la *Alma Mater* de la oficialidad “tengan a honra ser cadetes de la misma”.

La instauración de prácticas profesionales a bordo de las naves de la Escuadra llamó la atención del Director de la Escuela Naval pues estas no se realizaban durante los cinco años de estudio, sino al término, ya como guardiamarinas. La nueva estructura de los cursos requería de ocho meses de estudios en la Escuela y tres meses de crucero en los buques de la Armada.<sup>97</sup> Esta instrucción práctica fue denominada Crucero de Verano y comenzó a ejecutarse desde enero de 1921, llegando por primera vez, en 1925, hasta la Zona del Canal, en Panamá con los cruceros B.A.P. *Almirante Grau* y B.A.P. *Coronel Bolognesi*.<sup>98</sup> Asimismo, se gestionó que los días sábados, y por espacio de tres horas, el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* navegara en la bahía y alrededores con los cadetes del sexto y quinto año.<sup>99</sup>

Las mejoras que se venían implementado fueron percibidas en ámbitos ajenos al institucional, siendo reconocidos por medios de comunicación como la revista ilustrada *Mundial*, la cual publicó un reportaje sobre la Escuela Naval indicando que “este hábil profesional [Davy] ha puesto sus mejores empeños en el progreso de la Escuela habiendo logrado que aumente en considerable proporción el número de alumnos”.<sup>100</sup>

Este interés en la profesionalización de la institución, y no en agradar a personas influyentes, llevó a Davy a exponer su satisfacción ante el gobierno por evitar el ingreso al plantel de jóvenes que, aunque recomendados, no eran aptos para la vida en la mar, y que en tiempos pasados habían perjudicado a la institución: “*In the old days, the board frequently rendered adverse recommendations but they were always subsequently overruled by the influence that was invariably brought to bear*”.<sup>101</sup>

El 6 de mayo de 1923 fondeó en el Callao el U.S.S. *Birmingham* trayendo a bordo al Contralmirante William C. Cole, quien al desembarcar con su Estado Mayor se dirigió a la Escuela Naval y colocó una ofrenda floral ante el monumento del Vicealmirante Martin Jorge Guise. A los seis días, fue invitado por Davy para pasar inspección a dicho centro de formación, al término de la cual sostuvo: “Felicitó

97 Curletti, Lauro A. (1922). *Memoria que el Ministro de Marina*, p.53.

98 Ortiz Sotelo, Jorge (1981). *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)*, p. 198.

99 Cabe indicar, que la idea que este buque sea “adscrito totalmente a la Escuela Naval, para los ejercicios profesionales de los alumnos” no es exclusiva de los miembros de la Misión Naval, sino que se venía considerando desde 1917, bajo la dirección del Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres.

100 *Mundial*. “La Escuela Naval”. *Mundial*. Lima, 1 de enero, número 85, 1922.

101 *U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p.2* Archivo del IEHMP.

efusivamente a todos por la evidencia tan clara de su sincera y leal labor y por el buen orden e impecable presentación del plantel. La Escuela Naval de cualquier país es la madre de su Marina. Como sea la Escuela Naval, será su Marina”.<sup>102</sup> Cabe mencionar que esta visita generó que en 1927 el gobierno de Estados Unidos autorizara a Cole la aceptación de la condecoración de la Orden del Sol en grado de Gran Oficial; siendo esta presea entregada, también, al Capitán de Navío Harry K. Cage así como a los capitanes de fragata John F. Shafroth y Marshall Collins de la dotación del *Birmingham*.

A finales del año 1923, durante su discurso ante el Presidente de la República, Davy recomendó que la Escuela Naval en el distrito de La Punta permaneciera siempre en su mismo lugar, puesto que de ella egresarían promociones de oficiales quienes luego de vivir las mismas experiencias en el mismo plantel, “hablarán el mismo lenguaje común de la juventud, pensarán de igual manera, se comprenderán entre sí en la forma fraternal inevitable entre compañeros de colegio, venerarán la misma institución [...]”. Lo innovador de esta exposición fue la presencia de recomendaciones para que se fortalezca la enseñanza del liderazgo, que Davy denomina “sicología práctica o aplicada”, consecuencia de las lecciones de la Gran Guerra. “Todo oficial y todo cadete debe adquirir los elementos necesarios para mandar gente [...] se nos ha inculcado, para nuestra propia profesión, conocimientos de toda clase respecto de máquinas de toda especie, menos de la humana, y sin esta última ¿De qué sirven todas las demás?”.<sup>103</sup>

Al siguiente año, durante su mensaje ante el Congreso de la República del 12 de octubre, el Presidente de la República sostuvo que la Armada Peruana venía viviendo el impulso y modernización desde hacía cinco años, concluyendo que “ha sido factor decisivo para la consecución de este satisfactorio estado de cosas, la creación del Ministerio de Marina y la Misión Naval Americana, cuya labor eficiente es reconocida por todos”.<sup>104</sup> A los dos meses, en la inspección anual a la Escuela Naval, Leguía inauguró la señal horaria correspondiente a las cero horas “del meridiano de Washington hora oficial en el Perú y que la Escuela Naval recibe directamente de la Estación inalámbrica del observatorio de Annapolis”. Este aparato y servicio

---

102 Varela y Orbegoso, Luis (1923). “Una apreciación honrosa”. *Revista de Marina*, año VIII, mayo-junio, p. 330.

103 Crónica Nacional (1923). “Inspección de la Escuela Naval”. *Revista de Marina*, número VIII, noviembre-diciembre, pp. 802-803.

104 Crónica Nacional (1924). “Crónica Nacional”. *Revista de Marina*, número 5, setiembre-octubre, p. 625.

evidenciaron que los lazos entre ambas escuelas de formación de la oficialidad naval de Perú y Estados Unidos se estrechaban en aspectos técnicos. Mediante el Decreto Supremo del 16 de abril de 1928 se dispuso que la hora oficial de la República fuera dada por la Escuela Naval del Perú.<sup>105</sup>

Ese mismo año, la promoción 1924, integrada por los flamantes alféreces de fragata Julio Elías, Miguel Mesía y Guillermo Tirado, conformaron la primera asociación de promoción “siguiendo la costumbre de otras marinas”, teniendo como distintivo una sortija de promoción.<sup>106</sup> Es interesante notar que Tirado Lamb llegó a ser Ministro de Marina y apoyó públicamente la labor de la Misión Naval, como se verá más adelante.

Al año siguiente, durante el crucero de verano de 1925, los cadetes navales tuvieron la oportunidad de arribar en el B.A.P. *Coronel Bolognesi* a Cocosolo Panamá, donde se encontraba en dique seco el B.A.P. *Almirante Grau*. Durante su estadía visitaron la estación naval, que pertenecía a Estados Unidos, la factoría de Balboa así como las obras del canal. De acuerdo a la nota sobre la presencia en Panamá, la Revista de Marina comentó que “las autoridades americanas de la Zona del Canal, y el Gobierno y pueblo panameño han tributado un gran número de agasajos a nuestros jóvenes cadetes”.<sup>107</sup> Este fue el primero de muchos viajes de estas características a dicho país, los que antecedieron a estadías prolongadas de carácter profesional en los años venideros, en especial durante y luego de la Segunda Guerra Mundial, ocasiones que las autoridades navales de Estados Unidos de Norteamérica mostraron delicada atención a sus pares peruanos. Como se ha visto, el gestor de esto fue el Capitán de Navío Taffinder.

En su memoria como Director de la Escuela Naval en 1925, Davy pareció estar dictando la memoria del Ministro de Marina, toda vez que abarcó los logros que la Armada había alcanzado en ese año “el mejor y más provechoso para nosotros”.<sup>108</sup> Fue durante este año que los cruceros B.A.P. *Almirante Grau* y B.A.P. *Coronel Bolognesi* cambiaron su sistema de carbón por el de petróleo en Cocosolo; mientras que en el

105 Crónica Nacional (1924). “Inspección de la Escuela Naval”. *Revista de Marina*, número 6, noviembre-diciembre, pp. 807-808. Mediante Decreto Supremo de fecha 28 de febrero de 1964 se dispuso que la hora oficial de la República sea dada por el Servicio de Comunicaciones Navales por intermedio de su Estación Central de Comunicaciones.

106 Crónica Nacional (1924). “Simpática Asociación”. *Revista de Marina*, número 6, noviembre-diciembre, p. 809.

107 Crónica Nacional (1925). “Llegada del B.A.P. Almirante Grau”. *Revista de Marina*, número 1, enero-febrero, p. 150.

108 Crónica Nacional (1925). “Inspección del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval”. *Revista de Marina*, número 6, noviembre-diciembre, p. 816.

Callao se modificó al B.A.P. *Contramaestre Dueñas* para llevar petróleo de reserva a los cruceros, teniendo 1200 toneladas de capacidad; se colocó a la escuela de Hidroaviación de Ancón entre las mejores del habla hispana, se consolidó el servicio de comunicaciones ubicado en la Escuela Naval, se iniciaron los trabajos de la nueva base en la isla San Lorenzo, se estaban construyendo los dos primeros submarinos R, se adquirieron torpedos “del último modelo” y se puso en vigencia el nuevo reglamento administrativo referente a las compras. Asimismo, se había adaptado un Libro de Señales de Batalla (*Battle Signal Book*) tomando como referencia el usado en Estados Unidos en, 1915.<sup>109</sup>

Este fue el primer año que la Escuela Naval graduó a una promoción de nuevos oficiales que serían enviados a trabajar en cada plataforma de los tres ámbitos de la guerra naval: buques de superficie, submarinos e hidroaviones. El orgullo que sintió Davy por lo que se venía alcanzado en media década de gestión lo motivó a decir, parafraseando el slogan del Oncenio que “podemos declarar que estamos en la época de la Nueva Patria, y al mismo tiempo, que vemos llegar la época de la Nueva Armada”.<sup>110</sup> En este discurso desliza la idea de que todo integrante de la Marina de Guerra, en actividad o en el retiro contribuye al progreso de la nación y al bienestar de la sociedad gracias a los conocimientos y experiencia adquiridos en ella.

En el mismo texto, el Director de la Escuela Naval nos presenta una clara crítica hacia los anteriores gobernantes del Perú por haber dado mayor interés e inversión a la “segunda línea” de defensa en desmedro de la primera; de haber sido diferente, “no habría tenido lugar el acontecimiento que hoy se realiza seiscientos millas al sur” en alusión al plebiscito de Tacna y Arica; concluyendo que “la justicia triunfará, pero no olvidemos que los fundamentos estratégicos no han cambiado, no cambian ni cambiarán”.<sup>111</sup> Estos fundamentos que menciona se refieren a la importancia del Poder Naval en una guerra para un país marítimo como el Perú.

La meticulosidad y grado de atención a los temas de la formación del cadete naval fue demostrada por Davy cuando le informó al presidente Leguía que “los cursos académicos de los seis años están minuciosamente arreglados, como comprobación yo puedo, en enero de 1926, anunciar a Ud. la clase que tendrá un cadete del tercer año, el lunes 6 de diciembre a 2:17 p.m., sobre qué versará el tema y quién será el instructor que preside la clase”.<sup>112</sup>

---

109 *Brief summary*, p. 8.

110 Crónica Nacional (1925). “Inspección del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval”, p. 821.

111 Ídem

112 Íbidem, p. 820. En abril de 1923 se aumentó de cinco a seis años de estudios en la Escuela Naval. En 1940 retornó a los cinco años.

El medio natural para difundir ideas, intercambiar opiniones y propuestas referidas al desarrollo de los temas institucionales fue la *Revista de Marina*, establecida en 1907. Los temas que la misma publicación proponía para ser publicados iban desde “Ideas sobre la Foja de Notas”, “Cuál debe ser la mejor clasificación en nuestro personal subalterno”, “la Política Naval del Perú” hasta “La necesidad de un astillero naval”, “Rutina diaria en el mar” y “Aumento de haberes por tiempo de servicio”, entre otros.

La edición e impresión de la revista estuvo a cargo de la Escuela Naval, siendo su Director el Director de la misma. En ese sentido, Charles Gordon Davy y parte de su equipo de oficiales editaron esta publicación plasmando las iniciativas de reforma que se opinaban en la Armada. Del mismo modo, se publicaban artículos propios o traducciones de publicaciones estadounidenses como *Proceedings Atlantic Monthly* como medio de difundir el conocimiento en asuntos de la profesión que se trataban en otras latitudes, lo que ayudaba a mantener al día en asuntos propios a la oficialidad de la Armada.

Ejemplo de lo dicho es la traducción hecha por el Teniente Primero Roque Saldías, redactor de la revista, al artículo titulado “El estudio de la Estrategia” del Capitán de Navío U.S.N. Reginald R. Belknap o el artículo del eminente crítico naval inglés Héctor C. Bywater “El Japón: Una consecuencia de la Conferencia de Washington” traducido por el Capitán de Fragata Ing. Edilberto Perales, redactor de la revista de marina; la traducción del Cadete de Cuarto año Rafael Torrico al artículo “Carácter Militar” del Capitán de Navío U.S.N. Reginald R. Belknap originalmente publicado en *Proceedings* de enero de 1918; “El arte de maniobrar un buque” del Capitán de Fragata U.S.N. W.C. Stiles (*Proceedings*), traducido por el Teniente Primero José Félix Barandiarán, redactor de la Revista de Marina. En 1927 se publicó la traducción del Teniente Primero Guillermo Thornberry al artículo “El Oficial y la División” del Capitán de Corbeta U.S.N. J.B. Ewald. Publicado originalmente en *Proceedings*.<sup>113</sup> Esta tendencia se reforzará en la década de 1940.

La Revista también ponía a disposición de la oficialidad naval títulos profesionales que podrían ser consultados en la biblioteca de la Escuela Naval, o ser adquiridos

---

113 Belknap, Reginald (1923). “El estudio de la Estrategia”. Traducción del Teniente Primero Roque Saldías. *Revista de Marina*, número VIII, marzo-abril, pp.163-187; Bywater, Héctor C. (1923). “El Japón: Una consecuencia de la Conferencia de Washington”. Traducción del Capitán de Fragata Ing. Edilberto Perales. *Revista de Marina*, número VIII, marzo-abril, pp. 189-209; Belknap, Reginald, (1923). “Carácter Militar”. Traducción del Cadete de Cuarto año Rafael Torrico. *Revista de Marina*, número VIII, mayo-junio, pp. 301-307; W.C. Stiles (1923). “El arte de maniobrar un buque”. Traducción del Teniente Primero José Félix Barandiarán. *Revista de Marina*, número VIII, mayo-junio, pp. 309-327; Ewald J.B. (1927). “El Oficial y la División”. *Revista de Marina*, número 2, marzo-abril, pp.196-206.

a precios en dólares. Es así que publicaciones familiares para los marinos de estas últimas generaciones aparecieron en 1927, tales como las tablas de navegación Bowditch y *Navigation and Nautical Astronomy* del comandante U.S.N. Benjamin Dutton. Queda indicar que estos textos se encontraban escritos en inglés.

En 1927, el Perú fue el único país sudamericano que formó parte en la labor internacional del establecimiento de polígonos de longitud alrededor del planeta, que contó con la participación de Francia, Inglaterra, Escocia, Australia, Sudáfrica, Canadá, Nueva Zelanda, Liberia, México, Suiza y Estados Unidos. El propósito de este esfuerzo internacional era estudiar los movimientos de la corteza terrestre y revisar las cartas generales.<sup>114</sup> Quien dirigió estos esfuerzos fue el Capitán de Fragata Federico Díaz Dulanto –Jefe de la Sección Hidrográfica del Ministerio de Marina–, desde el observatorio de la Escuela Naval, donde se fijaban coordenadas por medio del astrolabio y “de las señales científicas de la hora transmitida por el observatorio de Annapolis”.<sup>115</sup> Se desprende las labores conjuntas que se llevaban a cabo entre los observatorios de ambas instituciones navales.

El 29 de diciembre se llevó a cabo la clausura del año académico de la Escuela Naval, hecho que contó con la presencia de Leguía y otras autoridades políticas, eclesiásticas y diplomáticas. Este fue el primer año de funcionamiento del nuevo edificio llamado San Martín, destinado al alojamiento de cadetes y aprendices navales, dejando el edificio N°1 –construido durante la primera administración de Leguía– solamente para actividades académicas y administrativas.<sup>116</sup> Luego de la inspección a las instalaciones, se procedió a pronunciar los discursos de orden y a la clausura oficial.

En él, Davy hizo énfasis en que la misión de la Escuela Naval era entregar “caballeros instruidos, perfectamente doctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad”.<sup>117</sup> Debe recordarse que durante los seis años de estudios en este plantel se utilizaba como base el currículum y métodos de la Academia Naval de Annapolis.<sup>118</sup> En una parte

---

114 Crónica Nacional (1926) “Discurso del Capitán de Navío Charles Gordon Davy, Director de la Escuela Naval del Perú, leído en la inspección anual del señor Presidente de la República del año 1926”. *Revista de Marina*, número 6, noviembre-diciembre, pp. 825-826.

115 Labarthe, Enrique A. (1927). “Precisión de las situaciones geográficas obtenidas con el astrolabio a prisma”. *Revista de Marina*, número 2, p. 134.

116 Laguerre Kleimann, Michel (2012). "Inauguración del nuevo edificio de la Escuela Naval en La Punta (1912)". *Revista de Marina*. número 3, pp. 21-31.

117 Crónica Nacional (1928). “Inspección anual a la Escuela del Perú”. *Revista de Marina*, número XIII, noviembre-diciembre, p. 621.

118 *Intelligence Report 901-100, 15 December 1925 from C.H. Woodward*, jefe de la Misión Naval; en Archivo del IEHMP.

de sus palabras el Director sostuvo que “vivimos dentro de un presupuesto modesto y así queremos vivir. El ambiente de buen orden, limpieza inmaculada y sencillez espartana conduce más a la perfección de marinos y ciudadanos prácticos, que lo lujoso”.

El objetivo de la Escuela Naval, de acuerdo a Davy, se limitaba a “formar un tipo único y preconcebido –un tipo moral, físico e intelectual–. Homogeneidad es lo que queremos alcanzar. La Escuela Naval es más que la cuna de la Armada. Podemos decir también que es el cuño”.<sup>119</sup> El objetivo fue que los graduados tuvieran las bases militares, físicas y académicas lo más parecido posible para que durante su carrera se desempeñaran con facilidad y se comprendieran mutuamente, lo que facilitaría el desenvolvimiento institucional. Los nuevos oficiales de marina fueron: Franklin Pease, Luis Edgardo Llosa, Pedro Gálvez, Francisco Tudela, Miguel Chávez, Óscar Hübner, Ricardo Velezmoro, Florencio Teixeira, Edmundo Guzmán Barrón, Carlos Granadino, Federico Valle Riestra y Carlos Soyer.

Días después de la clausura, el General Gerardo Álvarez, Senador por Tumbes, presentó un voto de aplauso a ser emitido por la Cámara de Senadores a la Escuela Naval debido a que la gran revista pasada por el presidente Leguía al *Alma Mater* de la Armada representó uno de los últimos acontecimientos trascendentales dentro de las Fuerzas Armadas por su visible progreso. A esta propuesta, que se aprobó, se adhirieron los senadores Casanave, Salmón, La Torre y Curletti. Este acto fue un reconocimiento político a la labor que se hacía en la Escuela Naval.

El 2 de abril de 1928, este plantel fue escenario del juramento de los 22 nuevos cadetes navales, acto que contó con la presencia del Ministro de Marina Arturo Núñez Chávez, el Jefe de la Misión Naval y Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Contralmirante Howe y del Capitán de Navío Davy. Es llamativo la presencia de los más altos cargos institucionales y político en esta ceremonia de juramentación de nuevos integrantes de la Armada, lo que lleva a pensar en el estrecho lazo existente entre el poder político y el mando de la Marina, toda vez que demuestra la clara evidencia de la fluida comunicación y del esfuerzo conjunto entre aquellos ámbitos; puesto que el hecho de aparecer juntos en diferentes actividades navales, ya sean operativas o administrativas, implica tiempo y dejar de ejecutar otras reuniones.

Al año siguiente se llevó a cabo la misma juramentación, agregándose entre las autoridades asistentes la presencia del Embajador de Estados Unidos de Norteamérica, lo que reafirma lo anteriormente expuesto. Durante las palabras de Davy, sostuvo

---

119 Crónica Nacional (1928). “Inspección anual a la Escuela del Perú”. *Revista de Marina*, número XIII, noviembre-diciembre, p. 621.

expresiones duras que de seguro impactaron en los ánimos de quienes se iniciaban en la Armada. Mensaje espartano que se complementó con una rutina que se caracterizó por exigente durante la dirección de Davy:

“Dentro de breves instantes ustedes darán el paso más importante que jamás hayan dado hasta el presente momento. Ustedes cesarán de formar parte de los paisanos, para entregarse a la Armada Peruana como una parte integrante de la institución naval del país-la primera línea de la defensa nacional. Ustedes dejarán de pertenecer a sus familias, y desde hoy en adelante nos pertenecerán [...] trataremos directamente con ustedes y no con sus familias [...] Ustedes deben estar listos para morir por la Patria si ella lo necesita, y a sacrificarlo todo por el cumplimiento de vuestros deberes [...] A muy pocos jóvenes del país les he dado esto: El nobilísimo privilegio [...] de defender a la Patria.”<sup>120</sup>

Entre los doce recién juramentados, se encontraron futuros líderes de la Marina durante la década de 1960, tales como Enrique Carbonell Crespo, Luis Ponce Arenas y José Namihás Meshali. En mayo del mismo año, el Ministro de Marina asistió a la juramentación del Contingente Naval; de igual modo en 1930.

El aspecto de este plantel que abordó la Memoria del nuevo Ministro del flamante Ministerio de Marina y Aviación, Contralmirante Augusto Loayza, es el testimonio de lo avanzado en medio año. A decir del Ministro ante la Asamblea General: “el estudio científico, durante la paz, de las futuras actividades, así como las emergencias posibles a realizarse, constituyen la escuela activa y práctica donde se acrisolan los conocimientos de la marina [...] La preparación del personal es de base científica y seria, requiere tiempo, experiencia, gastos”. Más adelante observó que la calidad castrense de los muchachos que ingresaron a la Escuela Naval no fue la deseada, toda vez que se notaba que “ellos no han merecido disciplina de ninguna clase en sus hogares”.<sup>121</sup>

El 22 de agosto de 1930, un golpe militar originado en Arequipa por el Teniente Coronel Luis M. Sánchez Cerro tuvo como consecuencia el término del Oncenio y, con él, el resquebrajamiento de la posición e influencia de los marinos de la Misión Naval. Tanto las palabras del Director Accidental de la Escuela Naval del Perú como del Presidente de la Junta Militar, dieron fe de ello durante la clausura del año académico. El primero sostuvo en parte de su discurso que “debo hacer presente

120 Crónica Nacional (1929). “Concurso de admisión de los nuevos cadetes navales”. *Revista de Marina*, número 2, marzo-abril, pp. 173-174.

121 Loayza, Augusto (1929). *Memoria que el Ministro de Marina y Aviación*, pp. VIII-IX –LVIII.

que, en lo que se refiere a la instrucción, ha tenido resultado satisfactorio el cambio verificado hace cuatro meses”, mientras que el segundo dijo que “reconforta el espíritu constatar que esta Escuela, actualmente regida por marinos nacionales, haya realizado durante el presente año los importantes progresos detallados en vuestra memoria”.<sup>122</sup> Para setiembre de aquel año, Davy había renunciado a la dirección de la Escuela y regresado a su país.

“Un medio día de la primera semana de setiembre de 1930, sentado en compañía de su esposa Mary, en la puerta de la casa del Director, esperaba ver pasar a la compañía de cadetes por última vez desfilando de aulas al edificio de alojamiento. Incapaces de permanecer indiferentes ante tan emotiva situación, los cadetes rompieron filas a motu proprio, dirigiéndose hacia donde se hallaba Davy para despedirlo en forma más afectuosa. Cadetes que por alguna razón no se encontraban en filas, utilizando una sábana a modo de pañuelo le hicieron adiós desde las ventanas del edificio Nro. 2. La mano levantada en señal de despedida y agradecimiento fue lo último que se vio del gringo Davy en la Escuela”.<sup>123</sup>

De acuerdo a lo relatado por Pizarro Rojas, se inició una odiosa campaña contra la Misión Naval, la cual alcanzó a Davy, “benefactor de la Marina”, quien al dejar el país “no mereció una sola atención, y el día de su salida solo dos, Roque Saldías y yo, fuimos a despedirlo a bordo”.<sup>124</sup> Este recuerdo contrasta con el telegrama del 10 de setiembre que el Embajador de Estados Unidos en Norteamérica, Fred Morris Dearing, envió al Secretario de Estado, Henry L. Stimson, indicando que al faltar poco tiempo para el término del contrato de Davy, se acordó mutuamente resolverlo, “siendo tratado [Davy] generosamente por la Junta”, presidida por Sánchez Cerro.<sup>125</sup>

A los tres meses de la clausura, el Capitán de Navío Juan de Althaus figuró como Director de la Escuela Naval. Como se recuerda, este oficial solicitó su pase a la disponibilidad por no haber estado de acuerdo con la actitud de la Armada en lo referido al apoyo que dio al golpe de Estado del 4 de julio de 1919. Se observa como los principales puestos dentro de la institución fueron ocupados por oficiales peruanos, los que antes lo eran por los marinos de la Misión Naval; por ejemplo el

122 Crónica Nacional (1930). “Clausura del año académico de la Escuela Naval”. *Revista de Marina*, número 6, noviembre-diciembre, pp. 473 y 475.

123 Ortiz Sotelo, Jorge (1981). *La Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)*, pp. 109-110.

124 Pizarro Rojas, Tomás (2017). *El Resurgir de la Armada Peruana*, p. 206.

125 Office of the Historian. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1930*, Vol. III, p. 750. Consultado 10 de mayo 2020.

Capitán de Navío Julio V. Goicochea fue nombrado Jefe del Estado Mayor General de la Marina.

En 1932, la memoria del Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío José R. Gálvez, oficial distinguido por sus cualidades académicas y profesionales, dejó en claro que se mantenía el sesgo contra algunas reformas llevadas a cabo durante la gestión de Davy, lo que demuestra que existió un grupo de oficiales que no comulgaron con las formas de la Misión Naval Americana, y que no tuvieron la oportunidad de expresarlo abiertamente, o si lo hicieron, fueron enviados a puestos fuera de la organización. Lo que Gálvez dijo al presidente Luis M. Sánchez Cerro fue: “reformada en el decenio, a semejanza de la Academia Naval de Annapolis, la experiencia ha probado que su organización actual no responde a ciertas partes a nuestro modo de ser ni a nuestras necesidades. Se impone, pues, reformar su estructura actual para ponerla más en armonía con nuestras leyes, nuestra mentalidad, y con los recursos materiales y económicos de que dispone actualmente el país”.<sup>126</sup>

Estas palabras son propias del choque de sistemas, intereses, y aires institucionales que siempre aparecen como producto de profundos cambios que modifican antiguas estructuras; aunque no dejan de tener razón en ciertos aspectos. Un cadete graduado en este año y que alcanzó el grado de Contralmirante dejó escrito que la caída de Leguía y el ascenso de Sánchez Cerro tuvieron como consecuencia el descenso de la calidad de la formación en la Escuela Naval: “La Escuela Naval había tenido durante el gobierno de Leguía un nivel de excelencia que, desgraciadamente, se vio menoscabado luego del golpe de estado de 1930”.<sup>127</sup>

---

126 Crónica Nacional (1933). “Clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú”. *Revista de Marina y Aviación*, número 1, enero-febrero, p. 141.

127 Salmón de la Jara, Federico (2005). “Un testimonio de vida.- La Escuela Naval que me formó, 1927-1932”. *Revista de Marina*, número 1, enero-febrero, p. 10.

## LOS SUBMARINOS R

Un dato curioso sobre las iniciativas de compras navales por particulares fue el caso en que el Ministerio, bajo la asesoría directa de los marinos estadounidenses, tuvo que afrontar, con o sin interés de grupo, la idea de la Asociación Pro-Marina de construir dos submarinos en los astilleros italianos Ansaldo, sin el consentimiento oficial.<sup>128</sup>

Para ello, el 13 de agosto de 1920, el entonces Ministro de Marina Contralmirante Juan Ontaneda autorizó al Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, quien era el Agregado Naval en Italia, para que realice un estudio comparativo sobre la evolución del arma submarina construida por ese país. A esto se sumó la Resolución Suprema del 11 de octubre de 1920, que dispuso que los cuatro marinos de la Misión Naval estadounidense estudiaran el proyecto de las adquisiciones navales, debiendo informar la conveniencia de la propuesta del astillero Ansaldo presentada Pro-Marina.

Previamente, y meses antes del arribo de los marinos de la Misión Naval al Perú, el Capitán de Fragata Luis Aubry dictó una conferencia, el 26 de mayo de 1920, en el teatro Exelsior sobre las novedades de la construcción y operación de los submarinos estadounidenses de la Electric Boat Co. Cabe mencionar que a este acto asistió el Presidente de la República.<sup>129</sup>

El eje de la exposición (que incluyó láminas en la pantalla cinematográfica al mismo estilo del PPT de hoy) fue el comparar los diseños de los submarinos tipo Holland con los sumergibles italianos tipo Laurenti. Estas se basaron en aspectos de andar en superficie e inmersión, desplazamientos y estabilidad en inmersión, poder de máquinas, formas de realizar la inmersión (timones o hidroplanos), etc.

---

128 Otra versión indica que fueron tres submarinos. Guerrero Lang, Jorge (1997). "Pro-Marina: su primer medio siglo (1909-1959)". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 16, p. 20.

129 Aubry, Luis (1920). *El Torpedero Submarino y la reciente guerra mundial*. Lima: Imprenta Americana.

Las conclusiones de Aubry fueron contundentes en favor, respaldo y ponderación del submarino (de sección circular y de forma de huso) en evidente desmedro de los sumergibles que fueron vendidos “como fierro viejo”. Incluso comenta que la Armada Italiana descalificó a 32 de los sumergibles Laurenti. Del mismo modo, dejó en claro que los submarinos deben de complementarse con los destroyers, y que para el Perú seis de cada unidad evitarían que alguna fuerza naval dominase su mar.<sup>130</sup> Nótese la similitud de esta propuesta con la que el Contralmirante Woodward dio en 1923.

El sucesor del Contralmirante Juan Manuel Ontaneda, Lauro Curletti, tuvo que gestionar ante el representante del astillero Ansaldo para que el dinero recolectado por Pro-Marina y depositado en el Banco Italiano no fuese gastado en aquellos submarinos que, según los informes técnicos del Capitán de Navío Lewis Causey, experto en submarinos y torpedos, no guardaban coherencia con el programa de adquisiciones navales organizado por el Ministerio. Sobre este punto, relacionado a compras navales, Scheina sostiene que “para bien o para mal, lo que mantuvieron [el estado peruano y la misión naval] fue una relación entre receptor y proveedor”.<sup>131</sup>

Debe recordarse que había terminado la Primera Guerra Mundial con la enseñanza práctica que el submarino era un arma formidable. De hecho, algunos años después, el Comandante General de la Escuadra Peruana, Capitán de Navío John Stronger Abbot, de la Misión Naval, sostuvo –muy acorde con los nuevos tiempos y el desarrollo de la tecnología y, por ende, la táctica naval– que los submarinos y las aeronaves eran más importantes como medidas defensivas, y que el precio de compra y operación de dos destructores era muy alto para el Perú.

Como ya se mencionó, en diciembre de 1923, el Jefe del Estado Mayor propuso un programa de adquisición de unidades a los EE.UU. que tendría una duración de cinco años. Esta propuesta contó con la aprobación del Ministro de Marina y del presidente Leguía, teniendo por objeto el asegurar una adecuada protección al territorio peruano, consistiendo en:<sup>132</sup>

- 6 destructores de la clase Chandler (radio de acción de 5000 millas náuticas a 14 nudos. 35 nudos a máxima velocidad. Con cuatro montajes de 4” y 12 tubos lanzatorpedos)

130 *Ibidem*, p. 24.

131 Scheina, Robert (1991). *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*, p. 158 y Cobas, Efraín (1982). *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*. Lima: Horizonte, p. 146.

132 *Intelligence Report 902-100, 18 December 1925 from C.H. Woodward. Policy-Programs*; en el Archivo del IEHMP.

- 6 submarinos del mejorado tipo R (radio de acción de 6000 millas náuticas a 10 nudos. 14 nudos a máxima velocidad sobre la superficie y 9.5 nudos en inmersión. Con un montaje de 3”).<sup>133</sup>
- 25 hidroaviones para el entrenamiento, combate y bombardeo naval.
- Una base para los submarinos y destructores.<sup>134</sup>
- Torpedos, minas de defensa costera y bombas de profundidad.
- Munición para las unidades antes mencionadas.

La decisión de comprar destructores, submarinos e hidroaviones se debió a que Woodward entendía que la guerra del futuro se desarrollaría de forma simultánea sobre el mar, debajo del mar y en los aires.

Esta fue la enseñanza de la Primera Guerra Mundial: “By 1918 naval warfare had become a three-dimensional exercise, with aircraft operating above the ocean’s surface and submersibles below it”. La cantidad y tipo de unidades navales que se pensaron adquirir no respondía al mero azar, sino a un estudio de la real situación geográfica y portuaria (logística) del espacio donde se desarrollaría el posible teatro de la guerra.

Es de resaltar que esta reflexión sobre la estrategia naval no nacía con los marinos de la Misión Naval, sino, que existieron marinos peruanos que la previeron. Por ejemplo, en 1917, el Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, había sostenido que: “debemos tener, también en cuenta, las enseñanzas que se desprenden del conflicto mundial que se desarrolla actualmente. Ellas nos dicen que nuestra flota futura debe estar formada por sumergibles e hidroaviones [...]”<sup>135</sup>

El Congreso aprobó la ley 4936 del 30 de enero de 1924, creando el Fondo de Defensa Nacional que debía reunir los recursos para este ambicioso programa de adquisiciones.<sup>136</sup> Luego de un primer intento fallido de conseguir un préstamo con

133 *Intelligence Report 902-300, 21 December 1925 from C.H. Woodward. Policy-Strategy, p. 2;* en el Archivo del IEHMP.

134 Resolución Suprema Nro. 234 de fecha 21 de junio de 1926: “Siendo necesario para la mejor comprensión del significado entre Apostadero Naval y Base Naval, SE RESUELVE: Desde la fecha el Apostadero Naval de la Isla de San Lorenzo se denominará: Base Naval de San Lorenzo. Comuníquese, etc. Rúbrica del Presidente de la República (Fdo.) Manchego Muñoz. La obra fue entregada al gobierno del Perú el 26 de setiembre de 1926.

135 Crónica Nacional (1917). “Clausura del año escolar en la Escuela Naval” *Revista de Marina*, número 6, noviembre-diciembre, p. 604.

136 La ley N° 4480 (Fondos para la defensa nacional) de fecha 24 de enero de 1922 es la antecesora a la creación del citado Fondo de Defensa. Estableció un impuesto a la importación de artículos de lujo, como automóviles, perfumes y bebidas alcohólicas. Garaycochea, León (1929). *Legislación Naval*, Tomo Segundo. Lima: Imprenta Segrestan, pp. 324-325.

banqueros estadounidenses, se firmó, el 6 de abril de 1924, un contrato con la Electric Boat Co. de New Jersey para la construcción de dos submarinos, la provisión de veinticuatro torpedos Bliss-Leavitt y la construcción de una completa Estación de Submarinos por un monto de \$3'150,000 que serían pagados en cinco años.<sup>137</sup>

El contrato entre la Marina de Guerra del Perú y la Electric Boat Company, previamente aprobado por el Contralmirante Jefe del Estado Mayor General de Marina y de la Misión Naval Americana, fue autorizado mediante Resolución Suprema del 11 de abril, siendo los gastos abonados con los fondos de la flamante ley N° 4936, así como los de la Asociación Pro-Marina que se hallaban en la Caja de Depósitos y Consignaciones.<sup>138</sup>

En setiembre de 1924, Charles Gordon Davy, en su condición de oficial más antiguo presente en el país de la Misión Naval, informó al Director de Inteligencia Naval que algunos ingenieros de la Electric Boat Co. habían arribado a Lima y se encontraban realizando los estudios preliminares para comenzar lo antes posible los trabajos de la nueva base naval en la isla San Lorenzo.<sup>139</sup> Públicamente, la noticia la dio el Ministro de Marina Octavio Casanave, quien informó al Congreso de la República que el contrato con la Electric Boat Company había sido firmado el 6 de abril de 1924.<sup>140</sup>

Es así, que la Base Naval en la isla San Lorenzo fue inaugurada oficialmente por el presidente Leguía luego que fuera entregada por el representante de la Electric Boat Company y el encargado de dicha obra, Capitán de Fragata Luis Aubry López. El Arzobispo de Lima Monseñor Emilio Lissón se encargó de la bendición.

Esta Base tuvo capacidad para albergar a una escuadra tres veces mayor de la que se disponía en 1926, contando con ambientes idóneos para la investigación científica, la carena y el varado de las naves, manejo de máquinas, suministro de explosivos y combustible, pruebas de torpedos y periscopios, entre otros. Durante la ceremonia se observó al B.A.P. *Teniente Rodríguez* sobre el varadero de la base. En palabras de Luis Aubry, fue “un suceso extraordinario, capítulo importante en el vasto programa de resurgimiento nacional que ha concebido y labora nuestro digno mandatario”.<sup>141</sup>

---

137 *Intelligence Report 902-100, 18 December 1925 from C.H. Woodward. Policy-Programs*; en el Archivo del IEHMP.

138 Garaycochea, León (1929). *Legislación Naval*, Tomo Tercero, pp. 631-632.

139 *U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p. 3*; en el Archivo del IEHMP.

140 Casanave, Octavio (1925). *Memoria que el Ministro de Marina*, p. vii.

141 Crónica Nacional (1926). “Inauguración de la Base Naval de San Lorenzo”. *Revista de Marina*, número 5, setiembre-octubre, p. 665.

Luego, el Ministro de Marina, Celestino Manchego dio un breve discurso que hizo énfasis en las lecciones que la historia ha dado al Perú respecto al sostenimiento de un Poder Naval capaz de defender el litoral peruano, tomando como lección que “la fuerza naval determina la eficacia de la defensa”. Es interesante la carga histórica utilizada en sus palabras las cuales proyectó al ámbito de la defensa nacional:

“En todas las edades, desde la época más remota, fue el dominio del mar , la superioridad naval, la que salvó los destinos de los pueblos. La victoria casi siempre se inicia en el mar, esta, que en época de paz, es la gran vía de comunicación que une a todos los pueblos, es la gran ruta, cuyo dominio asegura la preponderancia en tiempo de guerra [...] Los pueblos que carecen de fuerza marítima, llevan, siempre, vida de inseguridad. Los débiles son más susceptibles de agresión. No se defiende un pueblo buscando elementos que lo auxilién en la guerra, sino colocándolo en condiciones que no pueda ser agredido. El Estadista debe prever y no remediar [...] Nuestra Escuadra no debe ser inferior a la de otros países de esta parte del Continente. Debe tener carácter de igualdad. La igualdad no entraña peligro; la igualdad asegura la paz por el respeto recíproco que se inspiran”.<sup>142</sup>

De hecho, sostuvo que esta base naval marcaba el resurgimiento del poder marítimo de la República. Por su parte, Leguía señaló: “Esta base naval y los submarinos de que he hablado, constituyen lo que yo llamaré los cimientos del futuro poder naval del Perú [...] Los planes de defensa no valen por su novedad sino por su ejecución [...] Eso pienso hacer yo, tratándose de nuestra incipiente fuerza naval”.<sup>143</sup>

La revista gráfica semanal *Mundial* realizó una nota que merece ser transcrita puesto refleja el sentir de orgullo y admiración por la nueva obra, así como su significado en el proceso de modernización de la Armada Peruana a través de los submarinos. Llama la atención el nombramiento de distintos exMinistros de marina involucrados en la construcción de la misma, lo que da la impresión del reconocimiento y continuidad en la labor, gesto poco usual en estos menesteres, pero que tendría una lectura política propia del régimen de la Patria Nueva.

“La inauguración de la Base Naval de San Lorenzo marca una nueva etapa en la vida del Perú. Estábamos habituados a hablar de adquisición de buques, de submarinos, pero jamás nos preocupábamos de contar

---

142 *Ibidem*, pp. 666-671.

143 *Ibidem*, p. 673.

con una base naval adecuada, y así fue como poco a poco fueron deteriorándose el Palacios y el Ferré.

De hoy en adelante, las cosas cambian de aspecto. La Base Naval de San Lorenzo, dotada de los elementos de última hora, moderna y eficaz, va a permitirnos tener una escuadra que de veras custodie nuestra dilatada costa, y también a levantar el espíritu de los celosos marinos del Perú. MUNDIAL desea grabar hondamente en el corazón de la nacionalidad, la fecha del domingo 26, a fin se sepa que, de ella arranca el refloreamiento de la defensa marítima del país, y los nombres de los ilustres ciudadanos que han secundado la gran obra de Leguía desde el portafolio de Marina: Juan Manuel La Torre, Fermín Málaga Santolalla, Octavio C. Casanave y Celestino Manchego Muñoz y del Comandante Luis Aubry, proyectista y ejecutor de la Base Naval<sup>144</sup>.

Previamente, el 27 de febrero de 1925, se había realizado el bautizo de los submarinos *R1* y *R2*; un año y dos meses después de la aprobación del contrato. Estos tenían una eslora de 186 pies, 19 pies de manga y 19 pies 9 pulgadas de puntal. “Su desplazamiento en superficie era de 573.8 toneladas y en inmersión aumentaba a 775 toneladas [...] su armamento consistía en ocho torpedos de 21 pulgadas, Bliss-Leavitt marca X, que podían ser lanzados a través de cuatro tubos en proa, además de un cañón Cockerrill de 3<sup>o</sup>/50 calibres en proa y una ametralladora antiaérea Harzen de 7 mm<sup>145</sup>”.

El Capitán de Corbeta Antonio Saldías Maninat había sido nombrado en comisión -mediante de fecha 27 de abril de 1925- para inspeccionar la construcción de los torpedos en The E. W. Bliss Co. de Brooklyn-New York.<sup>146</sup> Estos torpedos fueron fabricados en la casa E.W. Bliss Co. de Brooklyn, Nueva York. Constaba de cuatro partes: cabeza, cuerpo anterior, cuerpo posterior y cola. Respecto a la cola, esta contaba con dos hélices de paso contrario, siendo la de mayor tamaño la de paso a la derecha.<sup>147</sup>

A mediados de 1926, se alistaba el zarpe rumbo al Callao de los B.A.P. *R1* y B.A.P. *R2*, cuyas dotaciones se encontraban ya familiarizadas con aquellas unidades luego

144 *Mundial*. Lima, 1 octubre 1926.

145 Ortiz Sotelo, Jorge (2001). *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos*. Lima. Biblioteca Nacional del Perú-Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, p. 83.

146 Listas de Revista de la Comisión Inspector de Submarinos *R-1* y *R-2*, 1925 Archivo Histórico de Marina (A.H. de M.).

147 Romero Pintado, Fernando (1937). *Torpedos Bliss-Leavitt marca X.- Descripción y Funcionamiento*. Lima: Ministerio de Marina y Aviación, pp. 5-8.

de un periodo de aprendizaje. Junto a ellas venía embarcado el Capitán de Corbeta Emory D. Stanley, miembro de la Misión Naval e inspector en servicio especial.<sup>148</sup> El 29 de abril de 1926, la esposa de Monge Medrano amadrinó al R2 en representación de la esposa del Contralmirante Woodward. El 12 de julio del mismo año, el R1 lo fue por la esposa del Capitán de Corbeta Pablo Ontaneda Mesones.<sup>149</sup>

Durante la ceremonia de izamiento del pabellón peruano en el R2, el Capitán de Fragata Enrique Monge –Presidente de la Comisión de supervisión de construcción de los nuevos submarinos– sostuvo que esta compra era el primer peldaño dentro del “plan elaborado inteligentemente por nuestra Misión Naval Americana”, pero reconocía en el Contralmirante Ontaneda al “hombre que ideó e impulsó estas hermosas adquisiciones”.

Las pruebas de recepción en la mar de los submarinos fueron llevadas a cabo exclusivamente por personal peruano, siendo la primera vez que esto ocurría, ocasionando que los técnicos de la Electric Boat Company no guardasen halagos para la tripulación. En otra parte de sus palabras, Monge relacionó la compra de los R con los sucesos internacionales que vivía el Perú respecto a las provincias cautivas de Tacna y Arica, “por consiguiente, nuestra tarea asume proporciones casi solemnes de obligación para con la Patria”<sup>150</sup>

“Es el comienzo de una nueva era de resurgimiento para nuestra Armada, es el primer peldaño del plan elaborado inteligentemente por nuestra Misión Naval Americana y convertida en hecho real y tangible por la acción decisiva del Presidente del Perú, Don Augusto B. Leguía, quien dándose cuenta que la Marina es el primer baluarte de la defensa del País, ha puesto todas sus energías en la realización de este plan”<sup>151</sup>

De hecho, Leguía había recibido ciertas críticas por la compra de estos submarinos, puesto que existían voces que exigían que la Armada Peruana se dote de grandes buques de superficie. El Presidente de la República debatió aquellas ideas bien intencionadas sosteniendo que “la lógica más elemental indica que proceden desacertadamente los encargados de las altas funciones de un Estado que, en su afán de ostentar en sus escuadras grandes tonelajes y calibres, obligan al pueblo a sacrificios insostenibles”; que nadie podía acusarlo de no querer poner en buen nivel a

---

148 Ortiz Sotelo, Jorge (2001). *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos*, p. 85.

149 Ídem.

150 *Crónica Nacional* (1926). “Nuestros nuevos sumergibles”. *Revista de Marina*, número 5, setiembre-octubre, pp. 662-663.

151 *Ibidem*, p. 661.

las fuerzas navales, toda vez que, considerando la situación de las provincias cautivas, decidió, durante su primer gobierno comprar submarinos Holland –“económicas unidades” les dice– pero que sus sucesores desestimaron las gestiones. Para 1925, los recursos del gobierno armonizaban con las posibilidades de compra de unidades navales eficientes y de relativo bajo precio.<sup>152</sup>

Para su viaje rumbo al Perú desde Estados Unidos, se dispuso mediante el Decreto Supremo del 28 de junio de 1926 que los submarinos constituyesen una Escuadrilla de Sumergibles subordinada a la Comandancia General de la División Naval, la cual se desactivaría una vez que arribaran al Callao, puesto que se establecería la División de Submarinos. Esta nueva organización de la fuerza de mar a flote se estableció el 6 de setiembre y estuvo compuesta de dos Divisiones; la primera de cruceros integrada por el B.A.P. *Almirante Grau*, B.A.P. *Coronel Bolognesi* y B.A.P. *Teniente Rodríguez*; mientras que la segunda División sería la de submarinos integrados por las flamantes Unidades.<sup>153</sup>

De este modo, a finales del año, específicamente el domingo 12 de diciembre de 1926, luego de haber navegado 3500 millas desde Groton, Connecticut, con sus propias máquinas y con tripulación netamente nacional, se unieron a la Escuadra Peruana los submarinos B.A.P. *R1* y B.A.P. *R2*.

El presidente Leguía reconoció la labor que se realizaba sosteniendo que “el resurgimiento [de la Armada Peruana] lo definen, en forma inequívoca, las nuevas adquisiciones, la inteligente labor de la misión Norteamericana, entusiastamente secundada por nuestro personal; la elevación del nivel técnico y moral de este; así como el esfuerzo de mi gobierno por mejorar su situación económica”.<sup>154</sup>

Incluso, se instruyó a los cadetes navales en estas nuevas unidades, las cuales a los pocos días de arribo al Perú participaron del Crucero de Verano que inició en enero de 1927: “Los Cadetes Navales tomaron parte en el 5to Crucero de Verano que comenzó el 4 de Enero con un programa completamente definido, el cual fue cumplido ampliamente y en forma satisfactoria. Como en años anteriores los Cadetes Navales visitaron cinco naciones extranjeras [...] Embarcados en los B.A.P. *Almirante Grau*, *Coronel Bolognesi*, *R-1* y *R-2*, viajaron en estas dos últimas unidades por periodo de tiempo, como destacados y por grupos, que, después de un determinado tiempo eran

---

152 Crónica Nacional (1925). “Inspección del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval”. *Revista de Marina*, número 6, noviembre-diciembre, p. 823.

153 Rubio, Arturo (1927). *Memoria que el Ministro de Marina*, pp. 28-29.

154 Crónica Nacional (1925). “Inspección del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval”, p. 823.

cambiados; permitiéndoseles así su entrenamiento en los submarinos”<sup>155</sup>

Los puertos a los que arribaron durante este crucero fueron: Buenaventura (Colombia), Balboa (Canal Zone), La Unión (El Salvador), Amapala (Honduras), Punta Arenas (Costa Rica) y los puertos del litoral peruano al norte y sur del Callao. Durante este viaje hicieron variados ejercicios de: “maniobras de Escuadra, ejercicios de torpedos y de artillería, así como también de submarinos”.<sup>156</sup>

Los nuevos *R* motivaron a que se contratara los servicios de un oficial especialista en submarinos para que asesorara a la nueva fuerza en el uso y alistamiento de la nueva arma. Para ello, el gobierno contrató al Capitán de Corbeta de la Armada Estadounidense Henry Pointer Burnett.<sup>157</sup>

Burnett estuvo en el servicio dentro de la Armada Peruana como Jefe Ayudante de Submarinos y Torpedos desde el 4 de abril de 1927 hasta el 21 de abril de 1930, durante el cual editó el manual de *Ataque de Submarinos* que hizo énfasis en el uso de los recientemente adquiridos torpedos Bliss Leavitt.<sup>158</sup> Su relevo fue el Capitán de Fragata James P. Compton, quien sirvió en la Armada entre el 21 de abril de 1930 y el 10 de marzo de 1933.<sup>159</sup>

Este oficial fue elogiosamente nombrado, en 1930, durante el discurso de apertura de la flamante Escuela de Submarinos a bordo del B.A.P. *Lima*, que fungió como tender de la División. En las palabras del Capitán de Navío Tomás Pizarro, Comandante de la División de Submarinos y Jefe de la Escuela, el “Capitán de Fragata Compton, cuya experiencia en el arma será de suma utilidad para futuras conferencias y consejos adicionales a la instrucción, así como también para la práctica y resolución de los diferentes problemas de aproximaciones y ataques que se pueden aprender con el aparato Instructor de Ataque que se está instalando en el tender”.<sup>160</sup>

En la Memoria del Ministro de Marina, Arturo Rubio, de mediados de 1927, se resaltó que “dentro del plan naval que el Gobierno ha aprobado, de acuerdo con las sugerencias de la Misión Naval Americana, se ha ordenado la construcción de dos nuevos submarinos, gemelos de los recientemente adquiridos, y en la actualidad

155 Rubio, Arturo (1927). *Memoria que el Ministro de Marina*, pp. 27-28.

156 *Ibidem*, p. 27.

157 *Ibidem*, p. 4.

158 Crónica Nacional (1929). “Manual de Ataque de Submarinos”. *Revista de Marina*, número 1, enero-febrero, p. 84.

159 Ministerio de Marina y Aviación (1941). *Escalafón General de la Armada (1941)*. Lima: Ministerio de Marina y Aviación, p. 1.

160 Crónica Nacional (1930). “Escuela de Submarinos”. *Revista de Marina*, número 4, julio-agosto, p. 455.

los astilleros de la Electric Boat Company (Groton, Connecticut, EE.UU.), están en plena actividad en la construcción de las mencionadas unidades. Los porcentajes actuales en lo que respecta a las construcciones se estima, en forma global, en un 63% el casco y en un 50% las maquinarias, observándose notables mejoras llevadas a cabo, espontáneamente, por la casa constructora. Estas labores son controladas por el Ingeniero Inspector nombrado por el Ministerio de Marina, el cual se encuentra actualmente en Groton, ejerciendo las delicadas funciones de su cargo<sup>161</sup>. Los miembros de la misión sostuvieron que fue el presidente Leguía quien autorizó, en setiembre de 1926, el plan propuesto por la Electric Boat Company para la adquisición de los dos submarinos adicionales.<sup>162</sup>

Es interesante conocer la forma cómo el diario *El Comercio* informó sobre la botadura del R3 en Groton, así como la presencia de las autoridades que asistieron al evento, entre ellos representantes de la Electric Boat Co. Los cables enviados relataron lo siguiente:

“El submarino peruano R-3 fue lanzado al agua hoy con toda felicidad en Groton, en presencia de los funcionarios peruanos y de representantes de la embajada del Perú [...] el acto se verificó bajo un brillante sol. Cuando el barco peruano entraba al mar, las sirenas de las naves surtas en la bahía y de las fábricas y usinas locales hendieron el aire con prologado pitar.

La esposa del Almirante A.G. Howe, jefe de la misión naval norteamericana en el Perú, rompió una botella de vino peruano, que estaba adornada con cintas con los colores de ese país, sobre la proa de la nueva unidad [...] mientras que la banda de músicos del cuerpo de guardacostas rompía a tocar el himno nacional del Perú [...] entre los principales testigos del acto, se hallaban el comandante Juan Leguía, hijo del Presidente del Perú; el coronel Ordoñez, jefe de la delegación peruana de limitación de Tacna y Arica; Luis Tirado, representando al cónsul general en Nueva York [Eduardo Higginson] y la señora Abbot [...] dos mil personas asistieron al lanzamiento del R-3, el cual adornado de gallardetes, se deslizó graciosamente dentro del río Thames a las 10:00 am. [...] la señora Aubry será la madrina del R-4, en representación de la señora Devoto de Leguía, esposa del Presidente del Senado Peruano, don Roberto Leguía<sup>163</sup>.”

161 Rubio, Arturo (1927). *Memoria que el Ministro de Marina* pp. 48-49.

162 *Brief summary*, p.11.

163 *El Comercio*, domingo 22 de abril de 1928, pág. 7, 6ª y 7ª col. Edición única. “Ceremonia del bautismo y lanzamiento del submarino peruano R-3 en el astillero Groton”.

El 5 de noviembre de 1928 arribaron al Callao los flamantes B.A.P. R3 y B.A.P R4 desde su zarpe inicial en New London; navegando sin convoy. El Presidente de la Comisión de supervisión de construcción, Capitán de Fragata Tomás M. Pizarro era el nuevo Comandante de la División de Submarinos.<sup>164</sup>

Los ánimos fueron de fiesta y el presidente del Centro Naval, Capitán de Navío César Bielich, organizó un agasajo dentro de sus instalaciones para reconocer los méritos alcanzados en tan larga travesía que, en sus palabras, asemejaban al viaje que hicieron desde Estados Unidos de Norteamérica los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*. En su discurso resaltó la calidad profesional de las dotaciones de los nuevos submarinos; sostuvo que su reciente travesía “evidenciaba, una vez más, que los miembros de la Marina de Guerra del Perú saben desempeñar con eficiencia y entusiasmo las misiones que se les confía, por difíciles que ellas sean [...] para hacer de la Marina un baluarte efectivo de su respetabilidad en el exterior y de su tranquilidad en el interior”.<sup>165</sup>

Con los cuatro R en el Perú y nuevas rutas aéreas establecidas por la Hidroaviación de la Marina, la misión naval repasó los logros alcanzados en 1928 en un informe elevado a la oficina de Inteligencia Naval:

*A large increase of re-enlistment over last year.*

*The establishment of an apprentice school at the Naval Academy.*

*The establishment of a torpedo school at the Naval Base.*

*Much improvement in gunnery exercises and engineering performances.*

*Improvement of the Navy ration.*

*Standardization and quality of enlisted men's uniforms.*

*Training of personnel for the submarines R-3 and R-4.*

*The establishment of a naval-commercial air service between San Ramón and Iquitos.*

*The commencement of an aerial survey of the coast, river and mountain country.*

*The acquisition of land in the vicinity of the Naval Academy, and the construction*

164 Gálvez Velarde, Pedro (s/f). *La Bitácora de mi vida*. Edición privada, p. 63.

165 Crónica Nacional (1928). “El arribo de nuestros nuevos submarinos R-3 y R-4”. *Revista de Marina*, número 6, noviembre-diciembre, pp. 611-612.

*of a new reinforced concrete building for the Naval Cadets and apprentice school.*

A inicios de 1929, el Jefe del Estado Mayor General de Marina Contralmirante Alfred G. Howe felicitó a los cuatro *R* quienes junto a los cruceros B.A.P. *Almirante Grau* y B.A.P. *Coronel Bolognesi*, efectuaron por primera vez “la inspección en condiciones de buque navegando”. El B.A.P. *Teniente Rodríguez* y el B.A.P. *Lima* tuvieron una “mala presentación” suspendiéndose su inspección hasta febrero.<sup>166</sup>

Durante los convulsos momentos que se vivieron durante el inicio del golpe de Estado de Luis M. Sánchez Cerro, el 22 de agosto de 1930, la División de Submarinos tuvo una participación referida a la sublevación de Arequipa. La orden la dio el Ministro de Marina y Aviación el día 23, indicando que las Fuerzas del Sur estuvieran bajo el mando del Capitán de Navío Tomás Pizarro, la cual estuvo compuesta por el B.A.P. *Coronel Bolognesi*, B.A.P. *Lima* y los submarinos B.A.P. *R3* y B.A.P. *R4*. Los objetivos fueron establecer una base aérea en Ilo y efectuar la clausura del puerto de Mollendo. El 25 de agosto, el nuevo Ministro de Marina y Aviación de la Junta de Gobierno presidida por el General Manuel María Ponce, Contralmirante César Bielich, ordenó el retorno al Callao de dicha fuerza.

Con la caída de Leguía, las labores ejecutivas de los marinos estadounidenses pasaron al ámbito de asesoramiento y formativo, específicamente en la División de Submarinos y en la flamante Escuela Superior de Guerra Naval; las dos últimas dependencias que tuvieron a estos marinos durante este periodo post Oncenio. Si bien estos oficiales dejaron el país en 1933, la relación con la Marina estadounidense así como con la casa constructora de los submarinos continuó en beneficio del mantenimiento y entrenamiento de las mismas. Un ejemplo fue el viaje a Filadelfia-EE.UU. que hicieron los B.A.P. *R1* y B.A.P. *R2* en el año 1935 con la finalidad de cambiar por primera vez las baterías de estas Unidades. Este viaje estuvo lleno de experiencias que ayudaron a forjar el temple de sus dotaciones así como a recibir una felicitación, a su regreso, por parte del flamante Ministro de Marina y Aviación, Capitán de Navío Héctor Mercado.<sup>167</sup>

---

166 Orden General (OG). Nro. 1 de fecha 9 de enero de 1929, p. 3.

167 OG. Nro. 9 de fecha 27 de junio de 1935. Para detalles sobre este viaje, véase Laguerre Kleimann, Michel (2019). *Los Submarinos R de la Armada Peruana (1926-1958)*. Lima: Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú.

## EL SERVICIO DE HIDROAVIACIÓN DE LA ARMADA

Desde los primeros años del Oncenio, Leguía comprendió que el nuevo contexto de la guerra naval no sólo significaba el dominio de la superficie del mar, sino también del aire y de sus profundidades. Para esto, y con el asesoramiento posterior de los miembros de la misión naval, decidió comprar elementos de ambas ramas dentro del “plan de defensa marítima”.<sup>168</sup>

Para ello, se creó la escuela de Hidroaviación de la Marina en el puerto de Ancón y se contrataron los servicios del aviador norteamericano Benjamín Reisweber y los mecánicos Wheeler, Power y Hall. Del mismo modo, a mediados de 1920, se nombró jefe de esta escuela al Capitán de Corbeta Juan Leguía Swayne y como Segundo Comandante al Teniente Primero Jorge Gutiérrez. En el aspecto material, se llevaron hacia Ancón los hidroaviones Curtiss recientemente arribados al Callao en el vapor *Santa Luisa*.<sup>169</sup>

Asimismo, se publicaron una serie de artículos en la *Revista de Marina* referidos a este tópico, motivando al cuerpo de oficiales a que estudiaran y se familiarizaran con los tipos de aeronaves, sus cualidades, tácticas, etc.

La nota de la Redacción de la revista, especie de editorial de la misma, sostenía en 1923 que “se puede decir casi con seguridad que actualmente todas las potencias navales reconocen la necesidad de entregar a la Marina la tarea completa de adquirir, tripular y manejar su propio material aéreo [...] Es difícil concebir que una Marina, por pequeña que sea, pueda alcanzar su máxima eficiencia si no posee entre sus

---

168 Valle Riestra, Ramón (1922). *Memoria que el Ministro de Marina*, p. 26.

169 Crónica Nacional (1920). “Escuela de Hidro-Aviación”. *Revista de Marina*, número 2, marzo-abril, p. 252. En 1929, Leguía Swayne fue el primer aviador en recibir la flamante condecoración Cruz Peruana de Aviación, le siguieron el Capitán de Reserva de Aviación Carlos Martínez de Pinillos, el Capitán de Corbeta Carlos Zegarra Lanfranco y los aviadores españoles Jiménez e Iglesias. Loayza, Augusto (1929). *Memoria que el Ministro de Marina y Aviación*, p. XLIII.

unidades un servicio de aviación [...] el personal de estas unidades aéreas debe ser naval".<sup>170</sup> Le siguieron dos artículos, uno traducido por el Capitán de Fragata Edilberto Perales y el otro del Teniente Primero José Barandiarán.

En el primero se reforzaba la idea que los marinos debían ser quienes dotasen las aeronaves, sugiriéndose que la escuadra estadounidense tuviera los siguientes tipos de aeronaves para la guerra naval: aviones de exploración, aviones de bombardeo, aviones torpederos, aviones de observación, aviones de combate, globos cautivos y dirigibles rígidos.<sup>171</sup> El articulista original fue el teniente U.S.N. DeWitt Clinton Ramsey (1888-1961), pionero de la aviación naval estadounidense y quien ascendió hasta el grado de Almirante. El segundo artículo trató sobre el mejor lugar donde instalar la escuela y posterior Estación de Hidroaviación. Barandiarán estuvo en contra que ambas se encontrasen en Ancón, recomendando a la isla de San Lorenzo como el espacio idóneo.

La selección del personal de guardiamarinas como alumnos de la Escuela de Hidroaviación estuvo a cargo del Ministerio de Marina.<sup>172</sup> Los grados permitidos para ser admitidos fueron los de teniente segundo, alférez de fragata y guardiamarina, tanto de guerra como del Cuerpo de Maquinistas con mínimo de un año de servicios. Los tenientes segundo José Estremadoyro Navarro y Julio Ontaneda Menacho, los alféreces de fragata Carlos Zegarra y Armando Zamudio, y los guardiamarinas Carlos Washburn, José Villanueva, Carlos Huguet, Guillermo Cornejo, Carlos Hildebrandt, Enrique Van Hert, Augusto Correa e Ismael Pro fueron los alumnos en 1921.<sup>173</sup>

La compra de hidroaviones y aeroplanos requirió de la formación del Cuerpo de Aviadores Navales, quienes mediante el decreto supremo del 26 de enero de 1920 fueron encomendados al manejo y conservación de dichas naves. Al día siguiente se creó la Escuela de Hidroaviación, en el puerto de Ancón,<sup>174</sup> bajo el mando del Capitán

---

170 Revista de Marina (1923). "Notas de la Redacción". *Revista de Marina*, número VIII, setiembre-octubre, p. 685.

171 Ramsey Clinton, De Witt (1923). "El Desarrollo de la Aviación Naval". *Revista de Marina*, número VIII, noviembre-diciembre, pp. 687-715. Traducción del Capitán de Fragata Ingeniero Edilberto Perales.

172 A partir del 13 de mayo de 1922 se resolvió que los alumnos de la Escuela Naval llevaran el título de Cadete Naval.

173 Gálvez Velarde, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, p. 61. Barandiarán, José F. "Nuestro servicio de aviación". *Revista de Marina*. Callao, 1923, número 6, pp. 717-722.

174 Ontaneda, Juan M. (1920). *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda presenta al Congreso Nacional de 1920*. Lima: Imp. Americana p. XXVI. *Crónica Nacional* (1921). "Inauguración de la Escuela de Hidroaviación". *Revista de Marina*, número 1, enero-febrero-marzo, p. 115.

de Corbeta asimilado Juan Leguía y Swayne, quien señaló haber perteneció a la Real Escuadrilla inglesa de aviación durante la Primera Guerra Mundial. De hecho, en una entrevista a la revista ilustrada peruana *Mundial* de fecha 29 de febrero de 1921 en Talara, sostuvo que había aprendido a volar en los Estados Unidos de Norteamérica, pero que fue en el ejército inglés donde aprendió el manejo de las máquinas durante tres meses.<sup>175</sup>

La Escuela contó con doce alumnos y cinco especialistas norteamericanos, quienes junto a la casa Batchelor y Cía. lograron poner en funcionamiento los hangares y varaderos de la Escuela en Ancón, mientras se establecía una base de hidroplanos en la isla San Lorenzo, respondiendo a consideraciones técnicas y geográficas expuestas por oficiales como el teniente primero José Barandiarán.

Los seis hidroaviones tipo Gaviota Curtis, con motores de 150 caballos de fuerza, fueron utilizados para entrenar a los aspirantes a pilotos en artillería aérea, telegrafía inalámbrica, fotografía y bombardeo; al igual que los dos aeroplanos Curtis y los dos hidroplanos franceses.<sup>176</sup>

La creación del Servicio de Hidroaviación requirió la contratación de personal especializado, como fue el caso de los mecánicos de aviación Willard Wheeler, Walter A. Jagielski (polaco) y John Powers asimilados como guardiamarinas; y del teniente del Cuerpo de Infantería de Marina estadounidense Benjamin Reeswerber, quien junto a Evan Luther Evans, Graham S. Masson (estadounidense) y Walter C. Simon (inglés), fueron asimilados como tenientes primero. De igual forma se contrató el servicio del Capitán de Corbeta de la aviación inglesa Frederick Barr. El contrato fue firmado por Frank Freyer en representación del Estado peruano y el citado oficial inglés. El contrato sólo duró 21 días por incumplimiento del mismo por parte de Barr.<sup>177</sup>

Esto demuestra el reforzamiento de la influencia profesional de Estados Unidos en el Perú, creándose una réplica organizativa, técnica y administrativa de la aviación naval estadounidense; fuerza que ya se situaba en un espacio estratégico importante en la guerra naval del periodo de entre guerras.

175 Zulana. "Reportaje a Juan Leguía". *Mundial*. Lima, 24 de marzo de 1921. Véase también Gálvez Velarde, Pedro. *La Bitácora de mi vida*. s.f. , p. 60 y *Crónica Nacional* (1920). "Escuela de Hidroaviación". *Revista de Marina* , número 2, marzo-abril, p. 252.

176 Curletti, Lauro A. (1922). *Memoria que el Ministro de Marina*, p. 37. El 14 de enero de 1924, tres motores K-6 de 150 HP, fueron vendidos a Elmer Faucett por un monto de Lp. 500.0.00. Garaycochea, León (1929). *Legislación Naval*, Tomo Tercero, p. 662.

177 Garaycochea, León (1929). *Legislación Naval*, Tomo Segundo, pp. 474-477.

No se adquirieron nuevas unidades aéreas hasta 1924, pero se mantuvo la regularidad de los vuelos de los oficiales alumnos, quienes contaron con publicaciones traducidas del inglés como por ejemplo el *Manual of Hydro-aviation, Regulations of the School of Hydro-aviation* y *Rules for Gunnery Exercises*.<sup>178</sup> En relación a los vuelos de los alumnos, estos se realizaban en H.S. boat N° 130 y en el Seagull N° 115.

En el desarrollo de las adquisiciones aeronavales, así como de la doctrina de guerra naval y la forma cómo enseñar a los alumnos de la aviación naval, se aprecia la clara influencia del Capitán de Fragata de la misión naval estadounidense Harold B. Grow; quien sostuvo que “hombres hay; espíritu existe tan firme como en aquella hora; pero los medios existentes son casi inservibles y anticuados y otros faltan completamente. Uno de estos, el aeroplano en la actualidad promete ser de una influencia capital”.<sup>179</sup>

Al poco tiempo del arribo de Grow, el Capitán de Fragata Ing. Edilberto Perales tradujo del *Proceedings* un artículo que el marino americano había titulado “Empleo táctico de la Aviación Naval”. En el prefacio sostuvo que “es indudable que en las guerras futuras, una flota que cuente entre sus unidades tácticas una fuerza aérea apropiada, eficiente y bien endoctrinada en táctica de Escuadra, tendrá sobre sus adversarios una enorme ventaja”.<sup>180</sup> El autor era de la idea que las operaciones de aviación naval se dividen en dos clases, las “operaciones a flote o con la escuadra, y operaciones conducidas desde bases navales”.<sup>181</sup>

En 1925, Grow escribió otro artículo para la *Revista de Marina*, en el cual, luego de hacer un recuento histórico sobre la importancia de dominar el mar, seguido de la apreciación de que la seguridad del Perú descansaba en su poder naval, y que el no contar con aquella fuerza significaba estar expuesto a “riesgos de guerra”, sostuvo que el potencial de la Armada Peruana –en proceso de “expansión, reconstrucción y reorganización”–, la hacía acorde al uso de las aeronaves.<sup>182</sup>

De hecho, expuso los beneficios de esta formidable arma: “tan esencial para una flota u organización de defensa naval [...] Es el arma de más rápida construcción [...]

---

178 Davy informó a la Oficina de Inteligencia de su país que la construcción de la base aérea en Ancón – bajo la dirección de Grow– iba progresando satisfactoriamente. (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p. 2 Archivo del IEHMP). *Brief summary*, p. 8.

179 Grow, Harold (1925). "La Aviación es la nueva arma de la Marina". *Revista de Marina*, número 4, julio-agosto, pp. 441- 442.

180 Grow, Harold B. (1924). “Empleo táctico de la Aviación Naval”. *Revista de Marina*, número 2, marzo-abril, p. 156.

181 Ídem.

182 “Necesita absolutamente una Marina moderna en todas sus ramas [...] La dura lección que el Perú recibiera, sólo fue resultado de su falta de poder naval”. Grow, Harold (1925). "La Aviación es la nueva arma de la Marina", p. 441.

En la opinión del que escribe estas líneas, es un arma excepcionalmente aplicable al problema de la defensa de este país [...] podría fácil y rápidamente subsanar la deficiencia existente en las fuerzas de la defensa naval, con gasto mínimo de dinero [...] está generalmente reconocido por todas las potencias marítimas del mundo, que no puede haber una marina completa sin una adecuada fuerza aérea”<sup>183</sup>

Incluso, llegó a sugerir la adaptación de algunos buques para que las aeronaves pudieran usarlas como base para las operaciones con la flota. Argumentó su propuesta sosteniendo que las ventajas serían que el personal de aviación estaría en permanente contacto con los de la flota, habría un control central, se necesitaría poco personal y se lograría una gran movilidad en conjunto. El articulista también vio un uso pacífico a la aeronave, en especial al servicio comercial.<sup>184</sup>

Cabe destacar que el 6 de setiembre de 1926 se creó el Servicio Aéreo al Oriente del Perú con dos objetivos principales: patrullar y servir de puente aéreo entre Lima e Iquitos. Harold B. Grow presidió la comisión de elaboración de la ruta, recomendando cuatro estaciones: Puerto Bermúdez, San Ramón, Masisea e Iquitos. Estos vuelos fueron realizados con máquinas aéreas iguales a los que usaron los pilotos Charles Lindbergh y Clarence Chamberlin en sus raids desde EE.UU. a Europa. El 20 de setiembre se organizó el Servicio de Hidroaviación en el Departamento de Loreto.<sup>185</sup>

El 27 de diciembre de 1926 –a sugerencia del jefe de la misión naval estadounidense, Contralmirante A.G. Howe– se renovó el contrato del Lieutenant Commander Harold B. Grow, quien había renunciado a la Armada estadounidense y ahora era parte de la Fuerza de Reserva de dicha marina, como miembro de la Misión Naval.<sup>186</sup> A finales de año, Grow firmó un contrato con el gobierno peruano que tuvo cinco años de duración.

Por su lado, el concepto que el ministro de Marina Octavio Casanave tuvo del potencial de la aviación naval, en un país de extenso litoral como el Perú, llevó a que solicitara al gobierno el aumento de partidas para la renovación de los equipos y de hidroplanos. El potencial militar del componente aéreo también fue percibido por el Ministerio de Guerra, quien logró que se le traspase la dirección de la Escuela; pero por razones de funcionalidad en las áreas administrativas y técnicas, ésta volvió a

---

183 *Ibidem*, pp. 441- 442.

184 *Ibidem*, pp. 443-444.

185 Rubio, Arturo (1927). *Memoria que el Ministro de Marina*, p. 36.

186 Anexo al despacho Nro. 213 del 14 de febrero de 1929 del Embajador de los Estados Unidos de Norteamérica, Alexander Moore al Secretario de Estado; Archivo del IEHMP.

la Armada el 9 de noviembre de 1923, quedando bajo el control del Estado Mayor General de Marina.<sup>187</sup>

El primer resultado de esto fue la adquisición de tres hidroaviones de entrenamiento tipo NB-1, con enfriamiento Wright –propuesto por Harold B. Grow–, a la Boeing Airplane Company, de Seattle, Washington, por un monto de \$ 50,000, depositados en la sucursal peruana del National City Bank.<sup>188</sup>

En relación al estado de alistamiento de la hidroaviación, Woodward señaló que cinco oficiales dirijan las actividades de esta rama de la Armada en Ancón, donde contaban con una base con modernos equipos e infraestructura. El jefe del Servicio de Aviación de la Marina era Harold B. Grow, quien, como se ha comentado, también era director de la Escuela y Estación de Hidroaviación, desde el 21 de enero de 1924.<sup>189</sup>

Contó con el apoyo de dos ex pilotos navales estadounidenses, contratados como civiles. Esta designación significó que la aviación naval pasó formalmente a órdenes de la misión naval, debido a que antes –bajo el mando de Leguía Swayne– estuvo integrada por extranjeros contratados de manera independiente.<sup>190</sup>

La necesidad de formar técnicamente a oficiales peruanos en el mantenimiento de los hidroaviones llevó a enviar a un Capitán de Corbeta (ingeniero) a capacitarse en Estados Unidos. Estuvo dos años en la Estación Aeronaval de Hampton Roads y continuó su perfeccionamiento teórico en el Massachusetts Institute of Technology (MIT). Grow había sostenido que el personal necesario para pilotear la “Fuerza Naval Aérea, debe de ser gente de mar [...] deben conocer navegación [...] ser particularmente muy buenos artilleros, deben conocer las bombas y cómo emplearlas, deben ser tácticos [...] además ser ingenieros de primera clase”.<sup>191</sup>

Para 1925 se encontraban en instrucción seis oficiales egresados de la Escuela Naval y otros seis procedentes de la reserva, todos los cuales debieron pasar por las mismas pruebas exigidas en la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica. Cabe anotar que para Woodward, ninguno de los oficiales peruanos involucrados en la Aviación Naval destacaba por sus cualidades, y que más bien se encontraban en la

---

187 Casanave, Octavio (1925). *Memoria que el Ministro de Marina*, p. 91.

188 Resolución suprema de fecha 7 de julio 1924. Garaycochea, León (1929). *Legislación Naval*, Tomo Tercero, p. 689. Sobre la propuesta de Grow véase: Grow, Harold (1925). "La Aviación es la nueva arma de la Marina", p. 448.

189 Garaycochea, León (1929). *Legislación Naval*, Tomo Tercero, p. 515.

190 Cobas, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 46.

191 Grow, Harold (1925). "La Aviación es la nueva arma de la Marina", p. 451.

media profesional.<sup>192</sup> Ese habría sido el sustento por lo cual se estableció que los cadetes de 5to año entrenaran, durante el tiempo de duración del crucero de verano, en la escuela de Hidroaviación de Ancón, “empleando el mismo texto que se usa en la Academia Naval de los Estados Unidos”.<sup>193</sup> A decir del Teniente Primero Carlos P. Argumedo era “indudable que esta instrucción es necesaria para el futuro oficial de marina, ahora que la Aviación es considerada como una de las especialidades en la Marina de Guerra”.<sup>194</sup>

Esta instrucción duraría doce semanas, permitiendo que el cadete se familiarice con el arma aérea, cuya finalidad eran “exploración táctica, exploración estratégica, spotting, bombardeo y combate aéreo”. Durante su instrucción se verían temas como limpieza y cuidado de máquinas, artillería aérea, teoría de vuelos, reglamentos, compostura y montaje de motores, entre otros aspectos.<sup>195</sup>

Es así que se requirió de una mayor presencia de especialistas estadounidenses, traducándose en una modernización general de la Armada. El parte de las aeronaves fue el siguiente:

- A. Tres *Boeing* para entrenamiento.
- B. Tres *B.N.1* –con motor J-4– en excelentes condiciones, excepto por sus motores, que se encontraban al límite de su vida útil.
- C. Cinco *HS-2-LS*, monomotor, utilizados para entrenamiento en bombardeo, navegación y vigilancia.<sup>196</sup>
- D. Dos *Curtis Seagulls*, utilizados para instrucción

Además, se había ordenado la compra de dos bombarderos *Douglas*, que se sumarían a los planeados 24 hidroaviones.<sup>197</sup> Esto respondió a la recomendación de Grow, quien sostuvo que “este hidropiano, como aparato de bombardeo, puede llevar

192 Intelligence Report 906, 29 December 1925 from C.H. Woodward. Aviation-Variou, p. 1; en el Archivo del IEHMP.

193 Loayza, Augusto (1929). *Memoria que el Ministro de Marina y Aviación*, p. LII.

194 Argumedo, Carlos P. (1927). “Periodo de entrenamiento de los cadetes navales en la Escuela de Hidroaviación”. *Revista de Marina*, número 1, enero-febrero, p. 76.

195 *Ibidem*, p. 75.

196 Harold B. Grow sostuvo el objetivo de las aeronaves: “exploración, bombardeo, combate y comunicación. Grow, Harold (1925). “La Aviación es la nueva arma de la Marina”, p. 445.

197 Intelligence Report 906, 29 December 1925 from C.H. Woodward. Aviation-Variou, p.2-3; en el Archivo del IEHMP.

1,700 libras de bombas; tiene una velocidad máxima de más o menos 100 millas por hora”.<sup>198</sup>

Por otro lado, ajeno a la cuestión de la guerra aeronaval, el Servicio de Hidroaviación sirvió de “punta de lanza” para abrir una ruta aérea a la selva, que uniría Lima, La Merced, San Ramón, Masisea, Contamana e Iquitos. En cada una de estas localidades se establecieron facilidades, llevándose a cabo más de 200 vuelos en la zona. En efecto, también se realizaron vuelos hacia San Pablo, Yurimaguas, Requena, Dos de Mayo, Tierra Blanca, Huancayo, Orellana, Río Napo, Auquimarca, Huancabamba, Oxapampa entre otras localidades de la zona.<sup>199</sup>

El Capitán de Navío Grow escribió una carta, publicada en la *Revista de Marina*, contando las peripecias y adversidades que tuvo que pasar, junto al Teniente Segundo Alvariño Herr, quien iba como observador durante su primer vuelo de exploración. Su propósito era hallar la ruta aérea más segura hacia Iquitos, despegando desde San Ramón: “En esta desesperada lucha con la inclemencia del tiempo perdimos más de una hora y la gasolina principiaba a escasear; estábamos sobre regiones desconocidas, con chubascos de agua, vientos duros, etc.; por todo lado, sin poder encontrar sitio apropiado para aterrizar e imposibilitados de regresar a Masisea”.<sup>200</sup> Al final, lograron arribar a San Ramón.

Asimismo, refiere la impresión del vuelo del hidroavión por caseríos habitados por nativos, quienes creyeron “que había llegado el momento del juicio final, dedicándose a hacer amargas lamentaciones, rezando fervorosas súplicas y plegarias. Los indios llaman al avión *Alamendotzi* que quiere decir cosa grande que vuela”.<sup>201</sup>

En Auquimarca, sobre el río Paucartambo, estuvieron dos días a la espera de combustible para la nave, recibiendo “las atenciones de centenares de personas que desde varias millas a la redonda habían venido a pie para presentarnos su saludo y conocer al avión”.<sup>202</sup> Finalmente, mediante el decreto supremo N°11 de fecha 28

---

198 Grow, Harold (1925). "La Aviación es la nueva arma de la Marina", pp. 448-449.

199 Sobre el estudio de las rutas, las posibles bases, así como de las pruebas de vuelo. Léase Tudela y de Lavalle, Hernando (1926) "Implantación del Servicio de Hidro-Aviación en el Departamento de Loreto". *Revista de Marina*, número 5, setiembre-octubre, pp. 595-630.

200 Grow, Harold (1928). "Exploración aérea sobre la Montaña del Perú (extracto de una carta)". *Revista de Marina*, número 2, marzo-abril, p. 187.

201 Ibidem, p. 188.

202 Ibidem, p. 189. Estos logros fueron aplaudidos por el Agregado Naval del Perú en Italia, reconociendo que “todo se debe a la inteligente e incansable labor del comandante H.B. Grow, obra que responde en absoluto a las necesidades estratégicas i comerciales de la Aviación Peruana” [sic] Monge, Enrique (1929). "Creación de un Cuerpo Aeronáutico". *Revista de Marina*, número 6, noviembre-diciembre, p. 503.

de mayo de 1928, se creó la primera escuadrilla de reconocimiento (Servicio Aéreo de la Montaña) independiente de la Base y Escuela de Hidroaviación de Ancón.<sup>203</sup> Mediante Decreto Supremo Nro. 16 del mismo año se creó la Inspectoría General del Servicio de Aviación Naval y Militar, siendo nombrado como Inspector General el Capitán de Navío Harold B. Grow.<sup>204</sup> Un año más tarde, el 29 de octubre de 1929, el Teniente Primero José Estremadoyro Navarro realizó, a bordo del hidroavión *I-R-2*, un vuelo que unió Iquitos con Moyobamba en tan sólo cinco horas. El 19 de diciembre logró unir, en cuatro horas, Iquitos con Puerto Maldonado. Este hecho fue gratamente felicitado por el entonces Inspector General de Aeronáutica del Perú, el ya referido Capitán de Navío Grow.<sup>205</sup>

Previamente, el 18 de febrero de 1929, el Congreso de la República dio la Ley 6511 mediante la cual el Ministerio de Marina “amplía sus funciones con las de los servicios Generales de Aviación”. De acuerdo a la nota de la *Revista de Marina*, esta nueva organización materializada en el Ministerio de Marina y Aviación “satisfacía una necesidad hace tiempo sentida” quedando los servicios de aviación de la Armada y del Ejército fusionados “teniendo en lo sucesivo unidad de doctrina en todo lo relacionado con su organización y desarrollo”.<sup>206</sup> Su primer titular fue el Contralmirante Augusto Loayza, quien fue nombrado el 6 de mayo del mismo año; convirtiéndose de ese modo, en el tercer ministro con grado naval en ocupar la cartera de Marina durante el Oncenio.<sup>207</sup>

En la Memoria ante el Congreso de la República de 1929, Loayza mencionó la importancia que el elemento aéreo adquiriría con el tiempo, así como del evidente beneficio producto del entrenamiento con el elemento naval:

“El avión ha adquirido gran importancia, habiendo llegado a ser una arma poderosa y eficiente para todos los problemas de la defensa del país, llegando su rol a tal extremo que en la actualidad no se puede separar la aviación de la defensa primaria [...] en el caso particular del país, se ve claramente que la defensa de sus costas y sus fronteras van a depender, casi enteramente de la Aviación. Estando las actividades marítimas y

203 Loayza, Augusto (1929). *Memoria que el Ministro de Marina y Aviación*, p. 53.

204 Crónica Nacional (1928). “Inspector General del Servicio de Aviación Naval y Militar”. *Revista de Marina*, número 4, julio-agosto, p. 415.

205 Crónica Nacional (1929). “Nuevos triunfos de la Aviación en la Montaña”. *Revista de Marina*., número 6, pp. 638-640.

206 Crónica Nacional (1929). “Ministerio de Marina i Aviación”. *Revista de Marina*, número 2, marzo-abril, p. 172.

207 El primero fue el Contralmirante Juan Ontaneda, el segundo el Capitán de Navío Ramón Valle Riestra.

aeronáuticas tan íntimamente ligadas y asociadas en tiempos de guerra, es natural que sea mucho más conveniente esta coordinación desde el tiempo de paz y bajo un solo comando”<sup>208</sup>

Este fue el Servicio más activo durante la breve reacción a favor del derrocado presidente Leguía. De hecho, el 23 agosto de 1930, Harold B. Grow comandó una escuadrilla compuesta por tres aviones, llegando a Mollendo donde arrojó propaganda contrarrevolucionaria, siendo capturado al día siguiente en Camaná. De acuerdo a Ferdinand Mayer, Encargado de la Legación de Estados Unidos de Norteamérica en el Perú, la operación de Grow se debió a una orden directa del Presidente Leguía, la misma que contrariaba la dada por el Contralmirante Pye, Jefe de la Misión Naval.<sup>209</sup> De acuerdo al testimonio de Elmer Faucett, la aeronave de Grow estuvo equipada con artillería y bombas. A los pocos días, el 10 de setiembre, se canceló el contrato del Comandante de la Base de Hidroaviación, Capitán de Fragata Ben H. Wyatt.

El caso de Grow significó una seria preocupación para la embajada de su país en el Perú, puesto que actuó contra lo estipulado en su contrato, que indicaba que no debía interferir en asuntos de orden interno; así como a las órdenes que le dio el Jefe de la Misión Naval, Contralmirante Pye, en el mismo sentido. De hecho, el vuelo de Grow obedeció a la orden directa del Presidente Leguía, quien en la práctica, y de acuerdo a los argumentos de la embajada, era su jefe, en su condición de Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas.<sup>210</sup> Abonando en esta materia, la naturaleza de los contratos creaba una dualidad en cada miembro de la Misión, puesto que eran a la vez oficiales de las Armadas de Perú y Estados Unidos.<sup>211</sup>

Cuando Sánchez Cerro llegó a Lima el 27 de agosto, el Encargado de la Legación estadounidense trató con el Ministro de Relaciones Exteriores de la Junta Militar de Gobierno, General Ernesto Montagne Markholz, sobre la situación de su connacional, quien se encontraba preso en Arequipa. A pesar que Sánchez Cerro tildó a Grow como un “mercenario contratado”, Montagne le aseguró que velaría por su seguridad y bienestar.

---

208 Loayza, Augusto (1929). *Memoria que el Ministro de Marina y Aviación*, pp. V-VI.

209 Office of the Historian. *Papers relating to the foreign relations of the United States*, 1930, Vol. III, p. 722. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1930v03/d643>. Consultado 10 de mayo 2020.

210 Office of the Historian. *Papers relating to the foreign relations of the United States*, 1930, Vol. III, p. 722. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1930v03/d643>. Consultado 10 de mayo 2020.

211 Christenson, Joel (2017). “A Question of Sovereignty: The US Naval Mission in Peru, 1920-1939”, p. 145.

Al 3 de setiembre, la Secretaría de Estado de Estados Unidos de Norteamérica consultó al Encargado de la Legación en el Perú sobre los cargos contra Grow, indicando que de acuerdo a su contrato, los únicos que podrían sancionarlo eran el Jefe de la Misión Naval y el representante diplomático de su país. La reunión que Ferdinand Mayer volvió a tener con Montagne expresándole aquellos argumentos, dieron como resultado que a los tres días, el Embajador Dearing informara a su país que Sánchez Cerro había ordenado la liberación del piloto, quien llegaría a Lima desde Mollendo a bordo del vapor *Rímac*, recién el 11 de dicho mes. Sin embargo, de acuerdo a Joel Christenson, Grow permanecería preso durante cuatro meses.<sup>212</sup>

---

212 *Ibíd*em, p. 169.



## ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL

Luego de la caída del gobierno de Leguía, en agosto de 1930, los oficiales de la misión comenzaron a preguntarse qué tipo de función deberían efectuar en el contexto turbulento de la política local, considerando que durante el Oncenio tuvieron mando efectivo de la Armada. De hecho, los derrochadores de Leguía relacionaban a los marinos de la misión como leales al ex presidente, entre otros motivos, debido a las acciones contrarrevolucionarias de Harold B. Grow, así como a la estrecha relación que el ex mandatario sostuvo con Estados Unidos de Norteamérica. En palabras del Encargado de la Legación americana en el Perú, en un telegrama de fecha 30 de agosto, “*everything connected with [Leguia ] is anathema*”.<sup>213</sup>

El contralmirante William S. Pye, quien era Jefe de la Misión Naval recibió el deseo del Ministro de Marina y Aviación de la Junta, Contralmirante César Bielich, de que él, Spears, Gunnell y Compton permanecieran en sus cargos y funciones. Dearing informó que la “actitud del nuevo gobierno hacia la misión naval ha sido completamente satisfactoria. Almirante Pye, Capitanes de Navío Spears y Gunnell y Capitán de Fragata Compton han mantenido sus puestos pero sólo con capacidad administrativa”.<sup>214</sup> El 18 de setiembre, Stimson respondió a su embajador que el Departamento de Estado deseaba que los miembros de la Misión Naval continuasen prestando sus servicios tal como lo había solicitado la Junta de Gobierno.

Como resultado de dejar las funciones ejecutivas o de mando directo que, tal como lo sugirió reiterativamente Pye a su Embajada,<sup>215</sup> ahora podían enfocarse en el aspecto educativo, por el cual eran reconocidos. Dearing informó el 22 de setiembre que: “*Admiral Pye now finds himself with time and opportunity to carry out the strictly*

213 Office of the Historian. *Papers relating to the foreign relations of the United States*, 1930, Vol. III, p. 737. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1930v03/d643>. Consultado 10 de mayo 2020.

214 *Ibidem*, p. 753.

215 Christenson, Joel (2017). “A Question of Sovereignty: The US Naval Mission in Peru, 1920-1939”, p. 167.

*educational efforts which he has felt for some time should be substituted for more active executive functions. With Captain Spears' assistance he has organized the Naval War College which it is expected will be opened on the first of October*".

Otra visión del por qué se decidió crear la Escuela Superior en este periodo, y no antes como se pedía en las diversas memorias y artículos publicados a lo largo del Oncenio, puede deberse a que, como sostiene Pizarro Rojas, esta escuela se creó "no porque se conceptuara como una necesidad, sino porque se buscaba una forma de anular las actividades de la Misión Naval Americana, que había despertado odiosidad entre algunos elementos de la Marina y aún en las esferas oficiales, y la manera más decente de lograrlo era creando dicha escuela y allí los agruparon, apartándolos de toda injerencia y quitándoles las atribuciones que se les había concedido anteriormente y que tantos beneficios trajo para el progreso de la Marina"<sup>216</sup>

De hecho, en el reporte de inteligencia que el Contralmirante Woodward envió a su país el 24 de diciembre de 1925, anotaba que se planeaba tener la Escuela Superior de Guerra Naval en 1926, agregando que el Departamento de Marina había entregado una Tabla de Juego de Guerra (*War Game Board*) con accesorios para el nivel táctico; siendo la carencia de libros de Política, Estrategia, Táctica, Comando, Logística, etc., una de las limitantes para iniciar dicho plantel.<sup>217</sup> Un año antes, en 1924, Taffinder se encontraba trabajando en el plan del curso de la Escuela Superior de Guerra Naval.<sup>218</sup>

Entre ambas versiones, debe comprenderse el momento político que se vivió tras la caída de Leguía y cómo impactó en la relación diaria de quienes tuvieron diversos grados de acercamiento con el fenecido régimen. Del mismo modo, se aprecia cómo quienes sí vieron logros en la Patria Nueva sintieron que el trato de los golpistas estuvo lleno de odios alejados de la razón y justicia.

El Decreto Supremo N° 19 de fecha 17 de setiembre de 1930 anotaba en su considerando que "los miembros de la Misión Naval Americana están capacitados para la instrucción superior que se persigue", decretando en su punto 1° que "el Jefe de la Misión Naval Americana queda encargado de la organización de la Escuela, dictado y desarrollo de los cursos de instrucción, debiendo, los demás miembros de la Misión formar parte del profesorado y cooperar en todo lo que se relacione al

216 Pizarro Rojas, Tomás (2017). *El Resurgir de la Armada Peruana*, p. 206.

217 Intelligence Report 903-800, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note, Various; en el Archivo del IEHMP.

218 *Brief summary*, p. 9.

funcionamiento de dicha Escuela”<sup>219</sup> En ese sentido, la opinión de Pizarro Rojas así como los informes de Dearing a su país, convergen en que se buscó reorientar la labor y presencia de los marinos estadounidenses en la nueva escuela.

Casi tres semanas después se llevó a cabo la ceremonia de inauguración, el 8 de octubre, en las instalaciones de la Escuela Naval, la misma que fue presidida por el presidente de la Junta Militar de Gobierno. En palabras del Ministro de Marina y Aviación, Capitán de Fragata Carlos Rotalde: “No podría contribuirse mejor a la celebración del Día de la Marina, que inaugurando esta Escuela de estudios superiores destinada a incrementar, robustecer y endoctrinar [sic] los conocimientos de los Jefes de nuestra Armada [...] Hoy más que nunca, la guerra, es, a la vez más que un conflicto de naciones, una competencia de organizaciones, capacidades y conocimientos [...] Y para vencer en esta lucha del talento más que del músculo, es necesario que la preparación en época de paz sea amplia y sabiamente orientada. Tal es el fin primordial de la Escuela que vais a inaugurar y cuyos pasos iniciales quedan encomendados a inteligentes y capacitados maestros”; esta última frase en clara alusión a los marinos de la Misión Naval.<sup>220</sup>

El primer curso en la Escuela Superior de Guerra Naval duró cinco meses, correspondiendo al Contralmirante, W.S. Pye, Jefe de la Misión Naval y Director de la Escuela Superior de Guerra Naval inaugurarla con una conferencia introductoria sobre la importancia del Estado Mayor en lo referente al planeamiento para la guerra. Esta se dio el 9 de octubre de 1930, y le siguieron seis conferencias “a las cuales han asistido casi la totalidad de los Oficiales de la Armada”, siendo impresas en los talleres tipográficos de la Escuela Naval para su distribución a la oficialidad.<sup>221</sup>

La planta baja del edificio Nro. 2 de la Escuela Naval fue el primer espacio donde funcionó la Escuela Superior de Guerra Naval. Los graduados del curso de 1930-1931 fueron los capitanes de navío Tomás Pizarro y Aurelio de la Guerra, los capitanes de fragata Federico C. Taboada y Víctor S Barrios, el Comandante de Aviación Carlos Gilardi y Teniente Comandante Carlos Washburn.<sup>222</sup>

219 Laguerre Kleimann, Michel (2017). *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval*. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval, p. 39.

220 Crónica Nacional (1930). “Instalación de la Escuela Superior de Guerra Naval”. *Revista de Marina*, número 5, setiembre-octubre, pp. 557-558.

221 Crónica Nacional (1930). “Actividades de la Escuela Superior de Guerra”. *Revista de Marina*, número 5, setiembre-octubre, p. 566.

222 Crónica Nacional (1932). “Escuela Superior de Guerra Naval”. *Revista de Marina y Aviación*, número 1, enero-febrero, p. 135.

Durante el mes de noviembre se recibieron las conferencias del Capitán de Navío W.O. Spears, las cuales fueron traducidas al castellano por el Capitán de Corbeta Roque Saldías M.: “Principios Tácticos Fundamentales de la Batalla Naval”, “La Batalla Naval”, “Armas usadas en la Batalla”, “Bases del Derecho Internacional”, “Leyes de la Guerra Marítima y Aérea”, “Deberes y Derechos de los neutrales en la Guerra Marítima”, “Leyes de bloqueo, contrabando y servicio no neutral”, “Derechos de visita y reconocimiento, captura y condena”. En el mes de diciembre el Contralmirante Pye expuso “Logística. - su relación con la política y la estrategia” y “La industria y el comercio en su relación con la logística y la influencia en las operaciones de flota”.

En marzo de 1931, la dotación de oficiales de la Escuela Superior estuvo compuesta por el Capitán de Navío Tomás Pizarro, los capitanes de fragata Federico Taboada, Víctor Barrios y Aurelio de la Guerra, quienes fueron tildados de “leguistas rojos”.<sup>223</sup> De hecho, Pizarro fue mencionado en algunos cables de la Embajada de Estados Unidos de Norteamérica en el Perú como el posible líder de un movimiento contrarrevolucionario en días tan tempranos como 13 de setiembre de 1930.<sup>224</sup>

Lo alumnos que se graduaron de la clase 1931-1932 fueron el Capitán de Navío Carlos Rotalde,<sup>225</sup> los capitanes de fragata Enrique Monge, Heriberto Maguiña y Roque Saldías, el Teniente Coronel L. Contreras, el Capitán de Corbeta Adán Badham, Mayor Manuel A. Odría, Capitán de Corbeta Ernesto Rodríguez, tenientes primeros Víctor Carcelén y Emilio Barrón, los capitanes de aviación Carlos Flórez, José San Martín, y Carlos Jara.<sup>226</sup> La ceremonia de clausura se llevó a cabo el 6 de abril y contó con la presencia del Presidente de la República.

Durante este año las clases duraron diez meses. La segunda promoción de alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval recibió la conferencia de apertura del Contralmirante W.S. Pye, en la cual sostuvo que “si, no obstante, falla la diplomacia, no hay sino un medio en que puede hacerse efectiva la política, y es empleando la fuerza, y si no ha habido preparación para utilizarla debidamente, la política fracasará”.<sup>227</sup>

Asimismo, se tradujo al castellano la *Apreciación de la Situación y formulación*

223 Pizarro Rojas, Tomás (2017). *El Resurgir de la Armada Peruana*, p. 210.

224 Office of the Historian. *Papers relating to the foreign relations of the United States*, 1930, Vol. III, p. 751. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1930v03/d693>. Consultado 11 de mayo de 2020.

225 La Junta Militar de Gobierno presidida por el Teniente Coronel Sánchez Cerro, a la cual pertenecía Rotalde, renunció el 1 de marzo de 1931.

226 Crónica Nacional (1932). “Escuela Superior de Guerra Naval”, p. 135.

227 Pye William S. (1931). “Conferencia de Apertura”. *Escuela Superior de Guerra Naval, curso de 1931*. Callao: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú, p. 6.

de *Planes y Órdenes* del U.S. Naval War College (1929) el cual se basó en el folleto publicado en 1910 bajo la dirección del contralmirante R.P Rodgers, presidente de la Escuela Superior de Guerra Naval de Estados Unidos de Norteamérica.

Vale mencionar que desde 1923 se avisaba en la revista de marina, dirigida por Charles Gordon Davy, que se entregaría a los suscriptores de la misma folletos titulados “Apreciación de la Situación”, “Formulación de Órdenes”, “Handling Ships” (del Almirante Henry Braid Wilson), “Dirección de Tiro”, “Instrucción de Artillería”, entre otros.<sup>228</sup> De hecho, en el reporte de inteligencia que el Jefe de la Misión Naval elevó a finales de 1925, informó que los panfletos de la U.S. Naval War College “Estimación de la Situación” y “Formulación de Órdenes” habían sido traducidos por Davy, siendo de uso oficial.<sup>229</sup> En esta última publicación, que contó con las modificaciones del Contralmirante Austin M. Knight, basadas en las experiencias de la Primera Guerra Mundial, el Director de la Escuela Naval agradeció la ayuda del Capitán de Corbeta Arturo Jiménez Pacheco.<sup>230</sup>

En 1933, el Capitán de Fragata Federico C. Taboada, graduado de la primera promoción de la Escuela Superior de Guerra Naval, escribió un artículo en la Revista de Marina aclarando algunos puntos sobre este folleto, considerando que en 1931 la Escuela Superior de Guerra Naval la había adoptado para los cursos de Táctica y Estrategia.<sup>231</sup>

Todo esto servía de epílogo para la obra del Contralmirante William S. Pye, quien retornó a Estados Unidos de Norteamérica a mediados de diciembre de 1931, siendo relevado en la dirección de la Escuela Superior por su compatriota Spears, quien ascendería al grado de Contralmirante en 1932. El Centro Naval le ofreció una champañada, mientras que la nota de la *Revista de Marina y Aviación* indicaba refiriéndose al ex Jefe de la Misión Naval que era un “conocido escritor y perito en cuestiones de táctica y estrategia naval, ha sido el primer director de la Escuela Superior de Guerra Naval, habiendo organizado este instituto de estudios superiores, de acuerdo con las últimas enseñanzas a ese respecto [...] los valiosos trabajos que

228 Notas de la Redacción (1923). *Revista de Marina*, año VIII, marzo-abril, p. 236.

229 Intelligence Report 903-800, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note, Various; en el Archivo del IEHMP.

230 Davy, Charles G. (1924). *La Formulación de Órdenes*.- Trabajo del equipo combinado de uso en el War College de Newport (EE.UU). La Punta: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú.

231 Taboada, Federico C. (1933). “Apreciación de la Situación”. *Revista de Marina y Aviación*, número 1, enero-febrero, pp. 31-60.

nos ha dejado servirán de base para la constitución de una verdadera doctrina en la conducción de las operaciones de guerra”.<sup>232</sup>

El nuevo Director de la Escuela Superior, Contralmirante William Oscar Spears dio el discurso de apertura de la tercera promoción de oficiales alumnos del periodo 1932-1933. En sus palabras aceptó que el esfuerzo requerido para llevar el curso era muy alto, puesto que la Escuela no se dedicaba exclusivamente al aspecto teórico, sino que complementaba el tiempo con énfasis al aspecto al trabajo en “la carta y tablero de maniobra”. Los juegos de guerra “llevados a cabo con pequeños modelos, como se juzga que el alumno pueda darse cuenta de pequeños detalles, abarcar todo el conjunto y aprender a aplicar a las situaciones verdaderas de la guerra, los principios que ha aprendido estudiando”, fueron la herramienta privilegiada por este centro de estudios.<sup>233</sup> Para ello se utilizaron datos reales de las condiciones del mar proporcionados por la Marina de Estados Unidos de Norteamérica, así como información de otras Armadas. Esto llevó a Spears a sostener que la Escuela Superior de Guerra Naval era la llamada “para obtener decisiones precisas sobre los tipos y características de los buques que se requiera y para poder proponer la organización, empleo y operaciones de estos buques en la guerra”.<sup>234</sup>

Spears reconocía que era económica y materialmente imposible para el Perú contar con una Escuadra que iguale en lo mínimo a la de los países con que se pudiera tener algún conflicto. Incluso renegó que oficiales dieran mayor atención al aspecto material que al humano en la dirección de las operaciones: “no es de importancia el que ese material sea moderno y completo. Poco hará la Marina si no es manejado con habilidad”.<sup>235</sup> Ese pragmatismo sincero lo volcó hacia la atención de la formación del ingenio del oficial, indicando que es función de “esta Escuela de Guerra, enseñar los métodos de empleo adecuado del material disponible para contrarrestar la superioridad numérica”.<sup>236</sup>

Una de las lecciones implícitas en el discurso de apertura de Spears fue que no limitaba el estudio de la guerra y sus operaciones al ámbito naval, sino que reconoció y promovió la importancia de las operaciones conjuntas con los otros

---

232 Crónica Nacional (1931). “Crónica Nacional”. *Revista de Marina*, número 6, noviembre-diciembre, p. 747.

233 Crónica Nacional (1932). “Escuela Superior de Guerra Naval”. *Revista de Marina y Aviación*, número 2, marzo-abril, p. 240.

234 Ídem.

235 Íbidem, p. 241.

236 Ídem.

elementos de la guerra, el Ejército del Perú y el Cuerpo de Aviación, “el curso de instrucción correspondiente al presente año, pondrá de manifiesto los principios de cooperación entre las fuerzas armadas para la defensa de la costa del Perú”.<sup>237</sup> Esta formación conjunta permitiría que los miembros de las otras fuerzas conocieran el argot así como la metodología naval y viceversa, ayudando al lenguaje común en las operaciones; esto a veintidós años antes de la creación del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Los oficiales alumnos que siguieron este curso fueron el Capitán de Navío Alejandro Vincés, los capitanes de fragata Pablo Ontaneda y Grimaldo Bravo Arenas, Teniente Coronel Daniel Peña, Comandante de Aviación Armando Zamudio, Teniente Comandante de Aviación Francisco de S. Torres, capitanes de corbeta Francisco Corrales Ayulo y Víctor Ontaneda así como el Teniente Primero Héctor Barragán.<sup>238</sup>

El 25 de enero de 1932 se dispuso que el Capitán de Fragata J.P. Compton asese técnicamente al Comandante de la División de Submarinos “respecto a la organización, operaciones, entrenamiento y reparaciones de los submarinos” así como “cooperar con el Comandante de la Base Naval de Submarinos en la organización y operaciones, especialmente en lo que se refiere a reparaciones de los submarinos”.<sup>239</sup>

A los cinco meses, el Chargé d’Affaires ad interim de la Legación estadounidense William C. Burdett, informó a la Secretaría de Estado de su país que el Ministro de Marina y Aviación, Alfredo Benavides había sido consultado por la Asamblea Constituyente por los integrantes de la Misión Naval, contestando que los contratos de Spears y Compton se vencerían en aquel año. El Congresista Capitán de Navío José María Tirado –padre del futuro Ministro de Marina Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb– habló ante la Asamblea sobre las altas cualidades del Contralmirante Spears, quien era estimado por el cuerpo de oficiales de la Armada; siendo su trabajo al frente de la Escuela Superior de Guerra Naval muy importante en beneficio de los estudios de la guerra.<sup>240</sup>

El 7 de abril de 1933, a bordo del B.A.P. *Lima*, buque tender de la División de submarinos, el Teniente Segundo Pedro Gálvez ofreció el agasajo de despedida al Capitán de Fragata Compton, quien trabajada “en el cuerpo consultivo de la Misión

---

237 *Ibidem*, p. 242.

238 *Ibidem*, p. 243.

239 R/S. Nro. 2 de fecha 25 de enero de 1932.

240 William C. Burdett to the Secretary of State, 13 June 29132, en el Archivo del IEHMP.

Naval Americana”. Al acto asistió el Jefe del Estado Mayor General de Marina.<sup>241</sup> Al día siguiente, Compton y Spears, los dos últimos integrantes de la Misión Naval, fueron agasajados por su próximo viaje de retorno a Estados Unidos de Norteamérica, en el Centro Naval del Callao, en un acto presidido por su presidente el Contralmirante José M. Olivera.

En sus palabras, Olivera reconoció a Spears por su labor como conferencista en la Escuela Superior de Guerra Naval, su correcto proceder, su “temperamento delicado y sagaz” sí como un “sucesor leal para nuestro muy recordado amigo el Almirante Pye”. Destaca sus cualidades profesionales como personales, agregando que su recuerdo se unirá “al muy grato que conservamos de Pye, Freyer, Howe, Davy, Abbot y demás oficiales compatriotas de usted”. Con esta parte de su discurso, Olivera públicamente ubica a Spears como el último de la saga de marinos estadounidenses gratamente considerados en la memoria colectiva de un grupo de marinos peruanos.

Este acto se llevó a cabo en momentos que buques peruanos se encontraban en el teatro de operación del Pacífico y del Atlántico, durante el conflicto con Colombia. Considerando ello, llama la atención las siguientes palabras de Olivera, quien daría luces del motivo de la despedida de Spears y Compton, así como posibles anteriores rencores por los altos puestos ejecutivos que los de la Misión tuvieron dentro de la Armada: “Coincide el término de vuestro compromiso profesional con nosotros, con las dificultades internacionales del momento, de manera que si no hubiera sido por lo primero, lo segundo nos hubiera siempre impuesto el privarnos de los importantes servicios de usted, porque cuando un país defiende la integridad de [su] suelo, debe atenerse sólo al esfuerzo de sus hijos, en la concepción, a la dirección y ejecución de la guerra”, agregando que ningún país ni organización tiene el poder de evitar que el Perú reaccione ante las humillaciones recibidas.<sup>242</sup> En ese sentido, serían las palabras de Olivera una indirecta hacia la inclinación de Estados Unidos de Norteamérica, puesto que a decir de Clayton, este país estuvo del lado de Colombia.<sup>243</sup>

A lo mejor el Presidente del Centro Naval desconocía los términos del contrato de los marinos de la Misión, quienes estaban prohibidos de participar en acciones políticas tanto interna como externa; ese fue el motivo por el cual Spears, quien era Comandante General de la Escuadra en 1930, dejó su puesto temporalmente para que lo asumiera el Capitán de Navío Julio V. Goicochea durante el viaje que la Escuadra

241 Crónica Nacional (1933). “B.A.P. Lima”. *Revista de Marina y Aviación*, número 2, marzo-abril, p. 265.

242 Crónica Nacional (1933). “Centro Naval”. *Revista de Marina y Aviación*, número 2, marzo-abril, pp. 266-267.

243 Clayton, Lawrence A. (2002). *Estados Unidos y el Perú, 1800-1995*, p. 260.

Peruana hizo a Valparaíso en el contexto de los actos de buena fe entre Perú y Chile luego de la firma del Tratado de Lima de 1929.

Puede ser que recordara los vuelos propagandísticos de Harold B. Grow contra los sublevados en Arequipa en agosto de 1930; pero lo probable podría ser que tenía presente los años de dirección institucional que tuvieron los americanos, durante los cuales ejercieron gran influencia en la organización. Uno de ellos, Woodward, se opuso firmemente al ascenso de Olivera al grado de Contralmirante, en 1925. A raíz de ello, o por otras acciones previas, Olivera fue considerado como opositor a su labor, incluso por los integrantes de la Embajada de Estados Unidos de Norteamérica.<sup>244</sup>

Lo cierto fue que la Secretaría de Estado había advertido en varias ocasiones sobre el riesgo que significaba que Spears realizara juegos de guerra tomando como referencia la tensión internacional con Colombia, puesto que podría asumirse como una intromisión, afectando la imagen de la Misión Naval.<sup>245</sup> De hecho, las *Memorias* del Contralmirante Tomás Pizarro, quien fue de la dotación de la Escuela Superior durante aquellos años nos dice que dicho centro de estudios “con el concurso de todos sus alumnos, preparó un plan de operaciones que fue aprobado por el Ministro de Marina”.<sup>246</sup>

La respuesta de Spears fue de agradecimiento por los cuatro años de servicio dentro de la Armada Peruana, periodo en el cual fue testigo de cómo las crisis iniciadas en 1929 aquilataron el carácter de los marinos peruanos. De hecho, desde aquel año el Perú comenzó un breve periodo de crisis política y económica que rememoró los años iniciales de la República. El escaso presupuesto para la Marina no evitó que el ingenio peruano lograra mantener sus unidades en un estado de alistamiento óptimo, sorprendiendo a Spears dicha faceta, quien sostuvo: “Consideramos que los Oficiales de la Marina del Perú son maestros en el arte de administrar a la Armada sin recurrir al dinero. Nuestra admiración se deriva al observar la condición en que se ha mantenido el material sin disponer de fondos. Ninguna otra marina podría hacerlo”.<sup>247</sup>

Indicó que la difícil situación fiscal del Perú, así como el contexto internacional, impedía “por el momento tener en el Perú una Misión”; pero que Sánchez Cerro había

244 Laguerre Kleimann, Michel (2015). *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana, 1919-1930*, pp. 139-140.

245 Christenson, Joel (2017). “A Question of Sovereignty: The US Naval Mission in Peru, 1920-1939”, p. 171.

246 Pizarro Rojas, Tomás (2017). *El Resurgir de la Armada Peruana*, p. 213.

247 Crónica Nacional (1933). “Centro Naval”, p. 238.

manifestado que se reanudaría en próximas circunstancias económicas favorables. Aprovechó el momento para recordar las palabras de uno de los eminentes juristas de su tiempo, el ex Secretario de Estado Charles Evans Hughes (1921-1925), referidas al objetivo diplomático de la Misión Naval al Perú: “Cooperar con los oficiales de la marina peruana en la reconstrucción de esta, a fin de que en el caso de otra guerra mundial, fuera lo suficientemente fuerte la Marina del Perú para proteger su propio litoral”, agregando que “se nos enviaba para cultivar buenas relaciones con el pueblo peruano y procurar un mayor acercamiento entre nuestros respectivos países”.<sup>248</sup>

Reconociendo el final de esta fase conformada por varias misiones navales – no una sola– que duró desde 1920 hasta 1933, Spears resumió el trabajo de ellas recomendando, en sus palabras, la siguiente política naval: “sostener una marina adecuada a la defensa de territorio e intereses marítimos peruanos”.<sup>249</sup> Al día siguiente, a bordo del vapor *Santa María* que los llevaría a Estados Unidos de Norteamérica, los marinos estadounidenses ofrecieron una recepción amenizada por una orquesta y a la que asistieron el Ministro de Marina y Aviación, el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Jefes y Oficiales de la Armada, así como miembros del Cuerpo Diplomático y de la comunidad estadounidense.

A los pocos días de su despedida, el domingo 30 de abril, el presidente Luis M. Sánchez Cerro fue acribillado en el hipódromo de Santa Beatriz al finalizar su inspección de las tropas que irían a luchar contra Colombia. El nuevo Presidente de la República fue el General Oscar R. Benavides, quien designó como Ministro de Marina y Aviación al Capitán de Navío Carlos Rotalde y como Jefe del Estado Mayor General de la Marina al Capitán de Navío Juan de Althaus. Sería Benavides quien reactivaría la Misión Naval cinco años después.

---

248 Ídem.

249 Ídem.

## EL RETORNO

El 14 de abril de 1937 el gobierno peruano del General Oscar R. Benavides manifestó su interés al de Estados Unidos de América en contar, nuevamente, con los servicios de una Misión Naval de dicho país “para la preparación técnica de su personal y mejorar la eficiencia de la Marina Peruana”.<sup>250</sup> Tres meses después, el Encargado de la Embajada, Louis G. Dreyfus, Jr. informó que el Ministro de Salud Pública, Trabajo y Previsión Social del Perú, Capitán de Navío Roque Saldías había sido claro y directo en expresar sus deseos de contar próximamente con una Misión Naval de Estados Unidos, no guardándose elogio alguno hacia los integrantes de las anteriores misiones. Vale mencionar que el Ministro de Marina y Aviación era el Capitán de Navío Héctor Mercado, quien no se le identifica gestión sobre esta materia.

Dreyfus Jr., apoyó dicha propuesta, la que serviría para contener la influencia italiana, así como añadir prestigio a su país que mantenía oficiales navales en Ecuador, Argentina y Brasil. Incluso propuso que algunos de los integrantes sean aviadores, considerando que la aviación era administrada por el Ministerio de Marina y Aviación. De no hacerlo, se corría el riesgo que el Perú contratase la asistencia técnica a Italia, reconociendo la tendencia de Benavides.<sup>251</sup> Lo cierto es que se contrató los servicios de la Misión Aeronáutica Italiana.<sup>252</sup>

---

250 Office of the Historian. *Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers, 1938, The American Republics*, Volume V, p. 889. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1938v05/d817>. Consultado 11 de mayo de 2020. Durante el Gobierno de este Presidente se decidió la compra de los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar*, el petrolero *Pariñas*, se construyó el Arsenal Naval del Callao, la Base de Submarinos, el dique seco y el Hospital Naval de Bellavista. Valdizán Gamio, José (1963). “La Marina de Guerra en el siglo XX”. En Escuela Naval del Perú (1963). *Resumen Histórico de Nuestra Marina de Guerra*. Lima: Escuela Naval del Perú, p. 19.

251 Ídem.

252 Revista de Marina y Aviación (1938). “El Ministro de Marina y Aviación al país”. *Revista de Marina y Aviación*, número 3, mayo-junio, p. 196.

El 3 de setiembre, el Embajador del Perú en Estados Unidos, Manuel de Freyre y Santander –nieto del líder independentista grancolombiano Francisco de Paula Santander–, envió un memorándum al Secretario de Estado, Sumner Welles, el cual, por su claridad y valor histórico se copia a continuación:

*“The Peruvian Government is anxious to engage the services, under a three year contract basis, of a number of United States Naval Officers on the active list, for the purpose of training and instructing the personnel of the Peruvian Navy, and advising on technical related subjects.*

*The Officers required would be: One Captain, who would act as Chief; One Captain, Supply Corps; One Captain or Commander, Submarine Specialist; Two Chief Petty Officers, one a Torpedo Gunner and the other a Gunner and Diver. The Peruvian Government besides would be pleased to avail itself under the same terms of the services of Lieutenant Commander Evander Wallace Sylvester.*

*The salaries would be: For the Chief Officer \$10,000—per annum; for each of the other Officers \$8,000—per annum; and for the Petty Officers \$2,500—each per annum. The amounts here quoted are in United States dollars.*

*It is understood from information received at the Peruvian Ministry of the Navy that a list of available United States Naval Officers on active service would be furnished to the Peruvian Government for its choice by the United States Government. The Peruvian Government deems it obviously preferable that part of the personnel of instructors should be already acquainted with the country where they are to serve. It therefore tentatively suggests that Captain S. A. Taffinder and Captain Emery D. Stanley, Supply Corps, be included in this list. In case Captain Taffinder were available, the selection of other members of the personnel could be left to his discretion.*

*The purpose of the Peruvian Government, as above stated, is to ensure the progressive development of the Peruvian Navy, in accordance with the countries needs and resources, under the direction of United States Naval Officers, who would thus be called upon to prosecute the task so efficiently performed by their predecessors. In order to accomplish this purpose in a manner that could not be misinterpreted, nor cause unnecessary inconvenience to either Governments concerned, the Peruvian Government has thought it advisable, before presenting a formal request, to take counsel with the United States Government, as it hereby ventures to do, in regard*

*to the best means of reaching an agreement on the subject*”.<sup>253</sup>

Luego de varias comunicaciones entre las oficinas encargadas de analizar y recomendar la respuesta de Estados Unidos al pedido peruano, se vio que la amenaza de desestabilización por parte de países europeos en la región requería una mayor presencia estadounidense en ella. Incluso, se evaluó que el estatus de los marinos de la Misión Naval fuera de asesores y no de mando ejecutivo, toda vez que se tenía en mente el recuerdo de las acciones de Harold B. Grow, las cuales no fueron del agrado del Departamento de Estado.<sup>254</sup>

El 24 de enero de 1938, el Secretario de Estado comunicó al Embajador de Freyre que el Departamento de Marina había propuesto a los siguientes miembros de la Misión Naval:

Capitán de Navío Bruce L. Canaga, como Jefe de la Misión Naval y Jefe de Asesores del Ministro de Marina.

Capitán de Corbeta Leo L. Pace, quien era calificado en Submarinos.

Capitán de Navío Emory D. Stanley, como Asesor en asuntos de finanzas y contabilidad del Ministro de Marina.

Capitán de Fragata Melville W. Powers, como Asesor en Construcción y Reparaciones Navales del Ministro de Marina.

Un Maestro en Artillería; un Maestro en Torpedos; un Maestro Watertender; un Maestro Maquinista y un Maestro en Radiotelegrafía.<sup>255</sup>

La respuesta del Embajador del Perú fue positiva, firmando los distintos contratos en la primera semana de febrero.

En 1938 el General de División Óscar R. Benavides había conformado un gabinete presidido por el General Ernesto Montagne Markholz (1936-1939) en el cual estuvo presente el Capitán de Navío Roque Saldías Maninat como Ministro de Estado en el despacho de Marina.<sup>256</sup> En ese contexto se firmó el Decreto Supremo de fecha 22 de abril de 1938 con el cual Benavides y Saldías disponían las funciones y atribuciones de los marinos integrantes de la Misión Naval Americana. Esta tuvo como finalidad

253 Office of the Historian. *Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers, 1938*, Volume V, p. 890. En diciembre, se solicitó ampliar en tres el número de Petty Officers.

254 Christenson, Joel (2017). “A Question of Sovereignty: The US Naval Mission in Peru, 1920-1939”, pp. 172-173.

255 Office of the Historian. *Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers, 1938*, Volume V, p. 892.

256 Mediante ley 9040 de fecha 20 de diciembre de 1939 se le confirió a Benavides la jerarquía de Mariscal del Perú.

“asesorar al Ministro de Marina en la labor de perfeccionar los conocimientos técnicos del Personal Superior de la Armada Nacional, aplicar métodos modernos en la instrucción del Personal Subalterno y reorganizar sobre bases sólidas el servicio de administración del Ramo”.<sup>257</sup> Como se desprende de estas funciones, el aspecto formativo-técnico fue el eje de las labores de los marinos contratados.

Dichos marinos arribaron al Callao el 21 de abril, a bordo del vapor *Santa Lucía*. Los cuatro oficiales superiores fueron: Capitán de Fragata U.S.N. Bruce Canaga, Teniente Comandante U.S.N. Leo Pace, Capitán de Fragata U.S.N. Melville William Powers, quien había llegado días antes, y el Capitán de Fragata U.S.N. Stanley, quien formara parte de la misión entre 1922 y 1926.<sup>258</sup> De acuerdo al Apéndice de la Historia de la Misión Naval en el Perú, Stanley fue Inspector General de Marina entre el 11 de junio de 1938 y el 12 de junio de 1940.

Canaga había egresado de la Academia Naval de Annapolis en 1905, habiendo sido jefe de “varias divisiones de destroyers, actuando posteriormente como Oficial de Enlace entre el Departamento de Marina y otras Dependencias del Gobierno de EE.UU. en Washington. Fue Comandante del crucero *Louisville* y luego Jefe del Departamento Naval de Ciencias y Táctica en la universidad de California”.<sup>259</sup>

Por su parte, Pace egresó de la Academia Naval de Annapolis en 1920 sirviendo en acorazados y destroyers. Se calificó en submarinos, luego de lo cual sirvió tres años en la flota del Oriente. A su retorno se desempeñó como Jefe de Disciplina de su alma mater. Posteriormente fue Comandante del submarino *S-43* así como del *Tarpón*.<sup>260</sup> Sería nombrado Jefe de las Escuelas Técnicas de la Armada, mientras que Powers sería Jefe del Departamento Industrial.<sup>261</sup>

Los oficiales miembros de la Misión Naval fueron reconocidos como más antiguos que los de igual clase dentro de la Armada Peruana, mientras que los suboficiales fueron considerados como más antiguos que los maestros de 1era de la Marina del Perú. Esta peculiaridad se asemeja a la que tuvieron los marinos estadounidenses de la década del veinte. Incluso, se dispuso que el Jefe de la Misión Naval Norteamericana

---

257 Garaycochea, León (1940). *Legislación Naval y de Aviación*. Tomo Décimo (1937-1938). Lima: Imprenta Segrestan, p. 518.

258 Crónica Nacional (1938) “Llegada de la Misión Naval Americana”, *Revista de Marina*, marzo-abril, número 2, p. 178.

259 Ídem.

260 Íbidem, p. 178. El 7 de mayo el Presidente del Centro Naval del Perú, Contralmirante José Olivera ofreció una recepción a los miembros de la Misión Naval.

261 Nichols, Richard E. (1956). *History of the U.S. Naval Mission to Peru*. Oficio del Jefe de la Misión Naval en el Perú al Jefe de las Operaciones Navales, p. 1. Copia en el Archivo del IEHMP.

estaría subordinado directamente al Ministro de Marina teniendo las atribuciones del Inspector General de Marina, cuyas facultades le permitían inspeccionar los buques, dependencias y servicios de la Armada, dando cuenta al Ministro del Ramo. De hecho, para 1933 el Inspector de Marina dependía e informaba al Jefe del Estado Mayor General de Marina, lo cual comenzó a modificarse en 1938, haciéndose efectivo en 1940. De acuerdo al escalafón de Marina y Aviación, entre el 9 de abril de 1938 y el 28 de abril de 1940 el cargo de Inspector General de Marina recayó en el Capitán de Navío U.S.N. Bruce L. Canaga.

La función principal del Jefe de la Misión Naval fue formular proyectos básicos para la reorganización de la institución naval, mientras que la del personal superior de la Misión era asesorar y prestar ayuda técnica al Ministro de Marina, así como a los Comandantes de Fuerzas Navales y Jefes de Institutos, Dependencias o Servicios, que aquel designe, en todos los asuntos referentes a enseñanza, organización, instrucción y administración, con el objeto de acrecentar las condiciones de eficiencia de la Armada. El personal subalterno de la Misión prestaría sus servicios profesionales en los buques y dependencias así como en los cargos que designase el Ministro de Marina.

Esta ubicación preferente dentro de la organización naval “obligaba a los oficiales de la Armada a colaborar en forma amplia con la Misión Naval, a fin de conseguir el incremento de la eficiencia de la institución”, debiendo brindar todas las facilidades e información que sea requerida por ellos.<sup>262</sup>

Los marinos integrantes de la reaperturada Misión Naval se diferenciaron de la anterior al considerar en sus filas a miembros de la plana menor. Entre la plana menor estuvieron el Maestro Maquinista (calderero) Gordon Tolton Rogers, Maestro Condestable Artillero Ferlin Edward White, Maestro Condestable Torpedista Hernan Wesley Page y el Maestro Radiotelegrafista Edward John Frederick Bahrs.

¿Cuál era la perspectiva que existía en la Armada Peruana durante aquel año del arribo de los marinos estadounidenses? El 18 de mayo de 1938, el Ministro de Marina y Aviación se dirigió al país a través de las ondas de Radio Nacional dando cuenta de los aspectos institucionales. Era una disposición dada por el Presidente de la República y que ya habían ejecutado los otros ministros. Esta intervención pública nos permite conocer el diagnóstico del momento dentro de la Armada así como los proyectos que se tenían en mente en el mediano plazo.

---

262 Garaycochea, León (1940). *Legislación Naval y de Aviación*, p. 518.

Fueron tiempos en los cuales era evidente que se avecinaba un conflicto de grandes proporciones. Este escenario internacional motivó a Saldías a recordar el viejo refrán “Si quieres paz, prepárate para la guerra”. Para ello, no dudó en indicar que la forma adecuada para la tranquilidad de una República era contar con una Marina, Aviación y Ejército, tres elementos “constitutivos del poderoso triángulo que por su vinculación e inteligente unidad de acción forma el indispensable e imprescindible núcleo destinado a la excelsa defensa del honor Nacional”.<sup>263</sup> Esta concepción estratégica de las operaciones conjuntas sería producto de su paso por la Escuela Superior de Guerra Naval, tal como se vio en la primera parte de esta obra.

Continuó diciendo que era inviable para un Estado vivir aislado de los acontecimientos globales, puesto que las conexiones creadas obligaban a “mantener libre para el propio uso, el acceso a esas costas, protegiéndolas de toda agresión”.<sup>264</sup> Saldías entendió el sistema “domino” que afectaba a los países que tenían relaciones comerciales, industriales y financieras. Se aprecia un germinal y primer reconocimiento al rol de la defensa hemisférica que aparecería a raíz de la Segunda Guerra Mundial, el cual ampliaría los alcances de la Defensa en el Perú.

En ese orden de ideas, el Ministro sostuvo con clara secuencia lógica que “no puede existir una verdadera protección de la costa si se carece del dominio de las vías marítimas que a ella concurren, esto es, del Poder Naval”.<sup>265</sup> En efecto, durante su alocución, Saldías demostró dominio de las teorías navales del control y protección de las líneas de comunicaciones que eran las rutas por donde se movía la riqueza del país. Incluso no se detiene exclusivamente al factor material de la fuerza naval que efectúa dicha tarea, sino que lo complementó meridianamente al sostener que “ese Poder Naval, esa capacidad para la protección de nuestras costas, se compone de buques de guerra, de hombres, de instrucción y entrenamiento de los mismos y de facilidades para el mantenimiento del material en estado de trabajo”.<sup>266</sup> En otras palabras, consideró el alistamiento real y completo de los elementos del Poder Naval.

Esta capacidad de dominio tanto teórico como práctico que ostentaba el Ministro lo motivó decir a la ciudadanía, en relación al aspecto material, que era notorio la antigüedad de los buques a flote de la Armada, que fueron la base del resurgimiento de la Marina y prepararon profesionalmente a quienes lo tripularon. Respecto a los

---

263 Revista de Marina (1938). “El Ministro de Marina y Aviación al país”, p. 185.

264 *Ibidem*, p. 186.

265 *Ídem*.

266 *Ibidem*, p. 187.

submarinos resaltó su excelencia. Al referirse a la preparación humana, mencionó que se continuaba considerando los planes de entrenamiento e instrucción establecidos desde la llegada de la primera Misión Naval de la década de 1920, refiriéndose específicamente a los cruceros de verano. Añadió que con el concurso de la nueva Misión Naval “se procederá a perfeccionar estas mejoras, así como a establecer las escuelas necesarias para las especialidades de clases y Sub-Oficiales”. Saldías tenía en mente crear las Escuelas Técnicas de la Armada, siendo uno de los motivos por el cual buscó contar nuevamente con los servicios de la Misión Naval.

“La Misión Naval que se ha contratado está integrada por un personal seleccionado de la Marina de los EE.UU. Se encuentra encargada no solamente de preparar los planos para la reorganización de nuestras fuerzas navales y servicios auxiliares, sino que también someterá al Ministro un plan integral con sus recomendaciones para manejar la instrucción del Personal Superior y Subalterno de la Armada, mediante el establecimiento de los cursos o escuelas de perfeccionamiento o post-graduación, de las escuelas necesarias de personal subalterno, de los pensionados de instrucción de especialización y del restablecimiento de la Escuela de Guerra Naval, que en su carácter de escuela de comando prestó tan útiles servicios a la Marina y a la cultura naval misma, no obstante el poco tiempo que pudo funcionar”.<sup>267</sup>

Con ánimo real y visionario, Saldías sostuvo respecto al ámbito de las reparaciones que con las mejoras venideras al Arsenal Naval sería fácil “construir pequeñas embarcaciones para el servicio auxiliar de nuestra flota y por medio de una expansión de los servicios de este Arsenal, llegar a construir en nuestro propio suelo Unidades Militares de mayor tonelaje”.<sup>268</sup> Tuvieron que pasar casi dos décadas para que se cumpliera dicha aseveración. De hecho, el dique seco del Callao fue diseñado por el Almirante en retiro de la Armada de los Estados Unidos de América Frederick R. Harris y construido por la Frederick Snare Corp., en dos años.

Complementando la postura y visión nacional; un artículo del United States Naval Institute *Proceedings* escrito por Robert Mills McClintock titulado “Política Exterior y Naval de EEUU, protección a América Latina y Presupuesto de guerra en esta” fue traducido y publicado en la *Revista de Marina*. Esta nota nos permite conocer parte de la política estadounidense en la región durante los inicios de la guerra mundial,

---

<sup>267</sup> *Ibidem*, p. 191.

<sup>268</sup> *Ibidem*, p. 193. Mediante Decreto Supremo Nro. 13 de fecha 14 de febrero de 1950 se creó el Servicio Industrial de la Marina.

la misma que alineaba a los países latinoamericanos hacia la causa contra Alemania. Esto conllevaría hacia una mayor relación política-comercial-militar en beneficio de los Aliados. McClintock sostuvo que “la actual política norteamericana respecto a la América Latina es la expresión más importante de su política exterior [...] la política del Buen Vecino del Presidente Roosevelt [...] ha sido tomada de una manera muy especial al referirse a las Repúblicas Americanas y al Canadá considerándolas como el Hemisferio Oeste de los pueblos que permanecerán libres y en paz”.<sup>269</sup>

El 31 de julio de 1940 se celebraron dos Acuerdos entre los gobiernos de Estados Unidos de América y Perú para constituir una Misión de Aviación y una Misión Naval. Dicho documento fue firmado en Washington, distrito de Columbia, por el Secretario de Estado interino de los Estados Unidos de América, Sumner Wells, y el Encargado de Negocios de la República del Perú, Eduardo Garland.<sup>270</sup>

El objeto de la primera fue el “cooperar con el Ministro de Marina y Aviación del Perú y con los oficiales de la Fuerza Aérea Peruana, con la mira de aumentar la eficiencia de la Fuerza Aérea Peruana” por un periodo de cuatro años. La composición constó de miembros de la aviación de la Armada estadounidense, así como del Cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos de América, quienes desempeñaron sus funciones con el grado que ostentaban en sus respectivas organizaciones nativas y vistiendo el uniforme de su patria. Es por ello, que el artículo 11° del Acuerdo sostenía que “el personal de la Misión estará regido por los reglamentos de disciplina de la Armada de los Estados Unidos”.<sup>271</sup>

El objeto de la segunda fue “cooperar con el Ministro de Marina y Aviación del Perú, y con los oficiales de la Armada Peruana, con la mira de aumentar la eficiencia de la Armada Peruana” por un periodo de cuatro años. Su composición constaría de un Jefe de Misión con el grado de Capitán de Navío o de Fragata de la Armada de los Estados Unidos de América en servicio activo. Al igual que con los integrantes de la misión de Aviación, los marinos usarían sus grados y uniformes de la U.S. Navy, rigiéndose por los reglamentos de su Armada.<sup>272</sup>

---

269 McClintock, Robert M. (1939) “Política Exterior y Naval de EEUU, protección a América Latina y presupuesto de guerra”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número 4, p. 506.

270 Este contrato fue modificado el 31 de julio de 1944 para que durante la Segunda Guerra Mundial cualquier miembro de la Misión Naval pudiera representar a los Estados Unidos en aspectos relacionados a la cooperación militar o a la defensa hemisférica. Nichols, Richard E. (1956). *History of the U.S. Naval Mission to Peru*. Oficio del Jefe de la Misión Naval en el Perú al Jefe de las Operaciones Navales, p. 2. Copia en el Archivo del IEHMP.

271 Garaycochea, León (1940). *Legislación Naval y de Aviación*, pp. 630-636.

272 Ídem, pp. 640-646.

A finales de 1940 arribaron al Perú nuevos integrantes de la Misión Naval y Aérea. Ellos fueron Capitán de Navío W.M. Quigley, Coronel (MC) J. Tillinghast Moore, Capitán de Fragata W.A. Best y el Mayor (MC) V.E. Megee.

Las funciones y atribuciones de los integrantes de la Misión se decretaron el 6 de noviembre de 1940, no diferenciándose de las aprobadas en 1938. Sin embargo, es llamativo que el mismo 6 de noviembre de 1940 se crease la Inspectoría General de Marina dependiente del Ministro de Marina para que sea ejercida por el Jefe de la Misión Naval, fin “invista un cargo cuya autoridad y atribuciones estén de acuerdo con la importancia de la función que viene a llenar en el Perú”. En el artículo 3° de este último decreto muestra la real dimensión y alcance del Jefe de la Misión Naval en el Perú como Inspector General de Marina:

“Los planes de acción y programas de política naval serán fijados y determinados por el Jefe de la Misión antes de su presentación al Ministro de Marina para su aprobación. Todos los asuntos concernientes a la Armada (Escuadra y Establecimientos Navales) que requieran aprobación del Supremo Gobierno llevarán las recomendaciones del Jefe de la Misión.

La adquisición de material; las operaciones de las unidades navales; las actividades de las dependencias navales; la instrucción y adiestramiento del personal; la política general sobre designación del personal para los puestos, y todo otro asunto pertinente al plan de acción naval, será sometido al Jefe de la Misión para su recomendación, antes de su presentación al Ministro. Así mismo, serán presentadas al Ministro las iniciativas que tenga a bien proponer el Jefe de la Misión sobre idénticos asuntos”<sup>273</sup>

De este modo, el primer Inspector General de la Marina bajo estas condiciones fue el Capitán de Navío U.S.N. William Middletan Quigley, Jefe de la Misión Naval; nombrado el mismo 6 de noviembre de 1940. El 30 de abril de 1941 se nombró a Quigley Jefe de Estado Mayor General de la Marina, en adición a sus funciones.<sup>274</sup>

273 Garaycochea, León (1940). *Legislación Naval y de Aviación*, p. 639.

274 Garaycochea, León (1942). *Legislación Naval y de Aviación*, p. 210. A partir de febrero 1946, cuando McNair retornó a EE.UU., las funciones del Jefe de la Misión fueron exclusivamente de asesoramiento al Ministro de Marina. Desde setiembre de 1944 hasta julio de 1946 el Capitán de Navío U.S.N. Malcom Wood Pemberton del Supply Corps asumió como Director General de Administración. Antes de arribar a Perú, este Oficial participó en el equipamiento de los portaviones U.S.S. *Essex*, sirviendo a bordo de él durante la Segunda Guerra Mundial. En Perú obtuvo la Orden de Ayacucho. En 1947, el Capitán de Navío U.S.N. (MC) Carl M. McMillan fue nombrado Jefe del Servicio Médico y del Hospital Naval. De regreso a su país, fue Comandante del Hospital Naval en Annapolis, Maryland. Fue condecorado con la Cruz Peruana al Mérito Naval.

Gracias a la asignación del presupuesto a los buques y dependencias de la Armada para 1941, podemos saber cómo estaba constituida la Institución al poco tiempo de arribados los primeros integrantes de la Misión Naval: B.A.P. *Almirante Grau*, B.A.P. *Coronel Bolognesi*, B.A.P. *Almirante Guise*, B.A.P. *Almirante Villar*, B.A.P. *Pariñas*, B.A.P. *Rímac*, B.A.P. *R-1*, B.A.P. *R-2*, B.A.P. *R-3*, B.A.P. *R-4*, Comandancia General de la Escuadra, Comandancia de la División de Submarinos, Arsenal Naval del Callao, Base Naval de San Lorenzo, Fuerza Fluvial del Amazonas, Hospital Naval de Bellavista, Dirección de Capitanías, Servicio Hidrográfico y Faros, Zona Naval de la República, Juez Instructor de la Fuerza Fluvial, capitanías del Callao, Ilo, Puerto Pizarro, Eten, Pisco, Paita, Pimentel, Puno, Mollendo, Pacasmayo, Salaverry, Talara, Chimbote, Chicama, Iquitos, Huacho, Supe, Chancay, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas, Chala, Lobitos, Puerto Villar, Escuelas Especiales y el Ministerio de Marina.<sup>275</sup>

Al poco tiempo de su llegada se iniciaron algunos cambios organizacionales que respondieron a las circunstancias internacionales. Es así que mediante el Decreto Supremo Nro. 11 de fecha 9 de junio de 1943 se creó la Fuerza de Comandos Navales como unidad integral de la Marina de Guerra, ubicándose este servicio en las instalaciones de la Base Naval de San Lorenzo y teniendo bajo su cargo la Batería Alfonso Ugarte.<sup>276</sup> El contexto internacional motivó la creación de esta fuerza, toda vez que, de acuerdo al considerando de su establecimiento, “la experiencia de las actuales operaciones navales que tiene lugar en los diferentes teatros de la guerra, la evolución de los equipos y las múltiples actividades que debe desarrollar el personal naval, en la Defensa de Costa, operaciones del arte de la guerra anfibia y otras conexas, y además que los servicios de guardia militar en los establecimientos navales en tierra, son actividades en general distintas a las normales del personal embarcado”, hicieron necesario crear este cuerpo especial. La Fuerza estuvo compuesta por una compañía de Comandos, una compañía de Ametralladoras, tres compañías de fusileros y una banda de músicos.

Su primer comandante fue el Capitán de Fragata Pedro de la Torre Ugarte quien también era el Jefe de la Estación de Entrenamiento Naval.<sup>277</sup> El 14 de noviembre de 1944 se nombró al Capitán de Fragata U.S.N. Clinton Andrew Neyman Jr., de la Misión Naval, como Coordinador del entrenamiento de la Fuerza de

275 Garaycochea, León (1942). *Legislación Naval y de Aviación*, p. 34.

276 Garaycochea, León (1944). *Legislación Naval*. Tomo Decimosexto (1943). Lima: Imprenta Segrestan, pp. 204-206. Hasta el 13 de octubre de 1943, dicha batería estuvo a cargo del Arsenal Naval del Callao.

277 *Ibidem*, p. 231.

Comandos Navales, teniendo como responsabilidad la “introducción en la rutina de entrenamiento de la Fuerza de Comandos Navales, de los principios y métodos establecidos” en publicaciones tales como “Combate Ofensivo de Pequeñas Unidades de Infantería”, “Combate Defensivo de Pequeñas Unidades de Infantería”, “Guerra en Selva”, “Doctrina de Operaciones de Desembarco” y “Manual de las Fuerzas de Desembarco”.<sup>278</sup>

Neyman Jr. se había graduado de la Academia Naval de Annapolis en junio de 1935, sirviendo en el U.S.S. *San Francisco*, buque insignia de la División de Cruceros Nro. 8. Durante la Segunda Guerra Mundial sirvió en el U.S.S. *McDougal* alcanzando a llegar a ser su Comandante. A bordo de esta Unidad arribó a Ecuador, Perú y Chile. En setiembre de 1944 arribó al Perú como parte de la Misión Naval Americana, permaneciendo hasta 1946. Fue condecorado por la Orden de Ayacucho. Al regresar a su país, sirvió en el U.S.S. *Pasadena*, estudió Administración y Entrenamiento de Personal en la universidad de Stanford, fue Comandante del U.S.S. *Soley*, y para 1954 era Director de Personal de la División de Análisis del Comité del Personal Naval.<sup>279</sup>

A los pocos años, por Decreto Supremo Nro. 19 de fecha 5 de octubre de 1956 se constituyó la Fuerza Naval de Defensa de Costas, integrada por batallones de Infantería de Marina. Esta fue la organización previa para que el Presidente Manuel Prado y el Vicealmirante Guillermo Tirado crearan, mediante el Decreto Supremo Nro. 27 de fecha 22 de abril de 1959, la Infantería de Marina como parte de la Fuerza Naval de Defensa de Costas.<sup>280</sup> A decir del Ministro de Marina: “la Segunda Guerra Mundial ha puesto de manifiesto el papel preponderante de la Infantería de Marina en la guerra anfibia y como elemento imprescindible para operaciones combinadas”.<sup>281</sup>

Otro ámbito en el cual la Misión Naval abarcó fue el de la salud. De hecho, una de las obras de infraestructura de mayor utilidad cotidiana que se construyó con su asesoramiento es el actual Hospital Naval de Bellavista, frente a la Av. Venezuela. Su dinamismo e importancia se mantiene en beneficio de la salud de los integrantes de la Marina de Guerra del Perú, siendo, además, pionero en algunos aspectos de la ciencia médica en el Perú.

278 Garaycochea, León (1945). *Legislación Naval*. Tomo Decimoséptimo (1944). Lima: Imprenta Segrestan, pp. 394-395.

279 Agradezco al personal del Naval History and Heritage Command de la U.S. Navy por la amabilidad en enviarme copias de mini biografías de algunos integrantes de las diversas misiones navales al Perú.

280 Decreto Supremo Nro. 27 de fecha 22 de abril de 1959.

281 Tirado Lamb, Guillermo (1962). *Síntesis Expositiva de la gestión ministerial del Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb*. Lima: Ministerio de Marina, p. 12.

Este Centro Médico Naval se inauguró el 4 de julio de 1956. Su primer Director de Sanidad fue el Capitán de Navío U.S.N. Harry C. Oard del Medical Corps. Sobre este centro de salud, el tercero ubicado en el distrito de Bellavista, si se toma en cuenta el que se tuvo en 1931 –conocido por haber sido donde se atendió al ex Presidente Augusto B. Leguía luego de ser derrocado–, y que a su vez precedió al inaugurado por el ex Presidente Oscar R. Benavides el 31 de julio de 1937.<sup>282</sup>

Al llegar los marinos de la Misión Naval, algunos eran médicos en el servicio activo y ocuparon el puesto de Jefe de la Sanidad Naval del Perú. Entre ellos estuvieron antes de la creación del nuevo hospital naval, el Capitán de Navío U.S.N. Carl H. MacMillan (MD), quien fue condecorado antes de su retorno a Estados Unidos con la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Comendador. Su relevo, en 1950, fue el Capitán de Navío U.S.N. William E. Walsh.<sup>283</sup> El actual hospital de la Marina inició su construcción en abril de 1952 utilizando los planos cedidos por la Marina de Estados Unidos de Norteamérica, los cuales fueron los que se usaron para la construcción del hospital naval de Beaufort, en el Estado de Carolina del Norte.

Construido por la firma Payet S.A., –muy activa en estos años dentro de la Marina–, el proyecto tuvo forma de ancla con cinco pisos centrales, tres pisos laterales y un sótano. “Las paredes del hall principal son de mármol y la de los pasillos de mayólica clara que no sólo le dan más luz y alegría, sino que permiten un mejor mantenimiento”. Como se ha mencionado, el Centro Médico Naval se inauguró el 4 de julio de 1956 durante el gobierno del General de División Manuel A. Odría, año en el cual el Vicealmirante Roque Saldías ocupaba el cargo de Primer Ministro y Ministro de Hacienda y Comercio, siendo el Ministro de Marina el Contralmirante Alfredo Sousa Almandoz.<sup>284</sup>

Durante la ceremonia de inauguración, el Doctor H. Oard sostuvo, refiriendo a Saldías, que “este Centro Médico será un monumento viviente a su dinamismo y a su devoción desinteresada en bien de la Marina y del Perú”. De hecho, este

---

282 Crónica Nacional (1931). “Hospital Naval”. *Revista de Marina*, marzo-abril, número 2, p. 148. Crónica Nacional (1937). Inauguración del Hospital Naval”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número 4, pp. 420-424.

283 Crónica Nacional (1950). “Condecoración al C de N Carl H. MacMillan (MD) U.S.N. y Cocktail ofrecido en su honor por la Misión Naval Americana”. *Revista de Marina*, marzo-abril, número 2, pp. 292-293.

284 Mediante Decreto Supremo de fecha 15 de setiembre de 1961, estando a lo recomendado por el Jefe de Estado Mayor General de Marina, a lo opinado por el Comandante General de la Marina y aprobado por el Consejo Superior de Marina, se le denominó Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara. El mismo día otro Decreto Supremo denominó a la Escuela de Sanitarios y Enfermeras con el nombre de Cirujano Felipe M. Rotalde.

reconocimiento se materializó en una de las placas que se encuentran en el ingreso principal del hospital “Centro Médico Naval, construido y equipado siendo Presidente de la República el General de División Manuel A. Odría y Ministro de Marina, el Vicealmirante Roque A. Saldías”. En una placa adyacente, se lee: “La realización de este Centro Médico se debe al esfuerzo de la División de Auxiliares de la Armada y a la Cooperación de la Marina de los Estados Unidos”.

En 1928 Oard obtuvo su doctorado en Medicina *-cum laude-* por la Escuela de Medicina de la universidad de Yale. Ingresó al Cuerpo Médico de la Armada estadounidense en 1940, sirviendo en el Hospital Naval en Portsmouth, Virginia. Asimismo, estuvo a bordo del U.S.S. *Relief* y en el U.S.S. *Memphis*. En 1949 fue Jefe de Medicina del Hospital Naval en Oakland, California. Fue autor de varios artículos médicos, Asociado del American College of Physicians y miembro de la fraternidad Alpha, Omega y Sigma Xi.<sup>285</sup> Al llegar a Perú tenía el grado de Capitán de Navío U.S.N. Fue designado Director de Sanidad Naval y Director del Centro Médico. A decir de la nota de remembranza escrita en El Monitor: este “distinguido médico naval norteamericano con afecto y gratitud por su invaluable valor, ya que fue el motor que impulsó el difícil trabajo de dinamizar los primeros días de un hospital de esta categoría [...] “el Dr. Oard simboliza la valiosa colaboración que para el logro de esta vital misión nos dispensó la Marina de Guerra de los Estado Unidos de Norteamérica”<sup>286</sup>

---

285 Agradezco al personal del Naval History and Heritage Command de la U.S. Navy por la amabilidad en enviarme el resumen de su carrera hasta 1958.

286 El Monitor (1981). “25° aniversario cumple el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara”. *El Monitor.- Órgano informativo de la Marina de Guerra del Perú*, junio, p. 7.



## ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

De la misma manera que en la década de 1920, la Escuela Naval del Perú mereció una atención importante en esta segunda etapa de las misiones navales americanas. Si bien no se tuvo la misma autoridad y libertad que gozó Davy, los hechos durante este periodo evidencian que el aspecto formativo fue el eje –tal como se estipuló en los acuerdos mencionados– de la labor de los marinos estadounidenses. Métodos de enseñanza, viajes a Estados Unidos de América así como traducciones de publicaciones fueron algunas de las herramientas para elevar el estándar académico que tomó como referencia a la Armada Americana.

El 28 de enero de 1939 zarpó la División de Instrucción al mando del Capitán de Navío Carlos Rotalde Gonzales del Valle, Comandante General de la Escuadra, rumbo a San Francisco, Estados Unidos de América. Esta División estuvo compuesta por los cruceros B.A.P. *Coronel Bolognesi* y el buque tanque B.A.P. *Pariñas*, arribando a su destino el 17 de febrero. Era la primera vez que un crucero de verano llegaba a este puerto. Fueron varias las recepciones ofrecidas en honor de los marinos peruanos, entre los que estuvieron los del Navy Military Club, la Cámara Joven de Comercio, universidad de California, así como por el Almirante Hepburn Jefe del 12° Distrito Naval. La Armada estadounidense puso a disposición aviones militares para que tanto los oficiales como cadetes pudieran visitar las diversas instalaciones navales.

Esta visita coincidió con la presentación del pabellón Perú dentro de una Exposición internacional que se llevaba a cabo en la ciudad. El 18 de febrero los Cadetes Navales desfilaron en una Parada Militar dentro de la Exposición, lo que motivó a comentar en los medios periodísticos que la marcialidad peruana era comparable con la de los cadetes de la Academia Militar de West Point.

Por otro lado, un hecho singular dentro de la historia de la Escuela Naval, es que dos hijos de los miembros de la Misión Naval siguieron cursos dentro de ella: Robert Pace y Donald Powers. Ellos estuvieron en La Punta hasta el 16 de junio de 1939, fecha en la cual retornaron a su país “para efectuar estudios sobre Arquitectura Naval

y Radio”, siendo despedidos por la Compañía de Cadetes. Como obsequio, donaron al plantel un trofeo que pusieron por nombre Pace-Powers. Esta copa, “Pace-Powers”, sirvió para el campeonato relámpago de basket-ball que se llevó a cabo entre las promociones de ese año, siendo la victoriosa la del tercer año.<sup>287</sup>

Al año siguiente, mediante el Decreto Supremo de fecha 17 de diciembre de 1940 se redujo a cinco años el tiempo de estudios en la Escuela Naval del Perú. Durante este periodo el Director de la Escuela Naval fue el Capitán de Navío y posterior Contralmirante Roque Saldías,<sup>288</sup> quien, en 1943, afirmaba que el requerimiento del servicio naval exigía que la enseñanza debía ceñirse a:

1. Grado de preparación con que ingresa el candidato.
2. Que el Cadete, al egresar de este plantel, debería encontrarse en condiciones de poder desempeñarse con la mayor eficiencia.
3. El curso de perfeccionamiento que más tarde debían seguir, ya en el Perú o en el extranjero, era necesario para especializarse en determinada rama de la profesión.<sup>289</sup>

El devenir de los sucesos de la conflagración mundial no pasaba desapercibido por los marinos peruanos. Saldías añadió en su discurso ante el Presidente Prado y altas autoridades nacionales, así como del Jefe de la Misión Naval Americana Capitán de Navío U.S.N. Lawrence McNair, que la guerra evidenciaba el importante rol de las escuadras y del cañón. Del mismo modo, “ha relevado el poder aéreo como uno de los instrumentos más importantes de la guerra moderna. Por sí solo, ese poder no puede ganar guerras; pero la falta de un poder aéreo adecuado puede originar el que las guerras se pierdan”. Sin embargo, no se limitó al espacio aéreo; sostuvo que igual ocurre respecto a un Poder Naval, Militar, producción industrial, agrícola, minera así como el potencial humano apropiado.

En otras palabras el Director de la Escuela Naval y Escuelas Técnicas de la Armada reiteraba que la guerra compete a todos los ámbitos del Estado, no exclusivamente a uno; “en íntima o inteligente unidad de acción, forman el indispensable e imprescindible núcleo destinado a la defensa de la integridad y soberanía de un

---

287 Revista Orto (1939). “Basket-Ball. - Copa Pace Powers”. *Revista Orto*. La Punta: Escuela Naval del Perú, p. 64.

288 El 18 de enero de 1943 ascendieron a Contralmirante los capitanes de navío Enrique Monge, Enrique Labarthe y Roque Saldías.

289 Crónica Nacional (1943). “Clausura de las labores académicas en la Escuela Naval del Perú”. *Revista de Marina*, enero-febrero, número 1, p. 108.

país”. Terminó esta parte de sus palabras diciendo que “de nada sirven los mejores instrumentos de combate, trátense de barcos de guerra, aviones, tanques o cañones, si el personal destinado a manejarlos y dotarlos no se prepara intensamente y con la oportunidad debida”.<sup>290</sup>

En 1942 se inició una tradición entre ambas Armadas que continúa hasta el día de hoy. Se ofreció al Perú que cadetes navales ingresen a la Academia Naval de Annapolis como becarios. De este modo, el 1 de junio de 1942 se nombró al Cadete Naval de cuarto año Alberto Jiménez de Lucio para que ingresara a la Academia Naval de Annapolis, convirtiéndose así en el primero de la larga lista de cadetes navales peruanos en estudiar en dicho centro de estudios.<sup>291</sup>

El 29 de diciembre de 1943 se llevó a cabo la clausura del año académico de la Escuela Naval. Al parecer hubo intenciones de mudar la Escuela a otro sitio, puesto que en claro ejemplo de continuidad institucional, el Contralmirante Saldías recordó las frases que “uno de los Directores más progresistas que este Instituto ha tenido, el Comandante Davy, expresaba en ocasión análoga a la presente que para *finés de homogeneidad, del compañerismo y espíritu de cuerpo* debía la Escuela *quedarse aquí, donde está, durante los siglos a venir*”.<sup>292</sup>

Del 20 de abril al 22 de junio de 1944, el Contralmirante Saldías viajó a Estados Unidos de América respondiendo a una invitación del gobierno para conocer los centros de enseñanza de aquella nación. Lo acompañaron los capitanes de corbeta Sergio León de Vivero y Juan Manuel Castro H, teniendo como Oficial Ayudante al Capitán de Navío U.S. N. James Percival Comptom, antiguo integrante de la Misión Naval entre 1930 y 1933. Durante su discurso-memoria de fin de año ante el Presidente Manuel Prado Ugarteche, el Director reiteró que la Marina se veía afectada directamente por los sucesos bélicos internacionales, los cuales modificarían inevitablemente la formación del factor humano así como los elementos materiales de la guerra naval: “para satisfacer las exigencias de la guerra moderna, el Oficial debe conocer profundamente los principios fundamentales, matemáticos y físicos de los actuales y futuros instrumentos de combate”.<sup>293</sup>

---

290 *Ibidem*, p. 112.

291 Garaycochea, León (1943). *Legislación Naval y de Aviación*. Tomo Decimocuarto, 1942. Lima, p. 266.

292 *Crónica Nacional* (1944). “Clausura del Año Académico en la Escuela Naval del Perú”. *Revista de Marina*, enero-febrero, número 1, p. 122.

293 *Crónica Nacional* (1944). “Clausura del año académico en la Escuela Naval del Perú”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, p. 737.

Durante la gestión del Capitán de Navío Charles G. Davy, en la Escuela Naval se había instaurado el denominado “método inteligente” que consistía en la disciplina y voluntad del Cadete Naval en aprender una materia. Para ello, debía enfocarse en las publicaciones impresas y contar con la ayuda de los profesores sólo como guía o “árbitro” ante conceptos que se contraponían. El defecto de este sistema –a decir de Saldías– era la disponibilidad de textos de calidad así como la presunción de que lo que estaba impreso era cierto. En palabras de Saldías era un método donde –alegóricamente– se lanzaba a los cadetes al agua y sólo los que aprendieran a nadar solos sobrevivirían.

Saldías identificó aquellas deficiencias, las cuales se pusieron de relieve luego de su visita a Estados Unidos de América. Durante aquel viaje se dio cuenta que el método de enseñanza en los centros de formación de la Armada seguían “los procedimientos objetivos mediante ayudas visuales. La palabra impresa era reforzada con películas cinematográficas, proyecciones fijas, modelos seleccionados o desmontables y por los carteles. Ampliamente se reconocía que para la mente era poderoso auxiliar el sentido de la vista y que éste permite aprender de la figura y del diagrama tanto o más que recurriendo a la palabra impresa”.<sup>294</sup>

Asimismo notó que el sistema consideraba la estrecha relación entre los propósitos y los medios. Decía que ninguna materia contributiva (matemática, química, física, etc.) “se enseña solamente por enseñarla, sino por su vinculación con las materias profesionales”, terminando con la aseveración que el Oficial Naval moderno era un “ciudadano útil y completo”.<sup>295</sup> Los tiempos ya habían cambiado el aspecto formativo: “la profesión del Oficial Naval ha llegado a ser científica y éste, en sí, se ha convertido en hombre de ciencias, lo que es puesto en evidencia por la clase de educación que debe proporcionársele y lo que tal hecho representa para el progreso de la Nación durante la paz”.<sup>296</sup> El aporte del marino no se limitaría al ámbito netamente naval, sino que su liderazgo y competencias técnicas lo convirtieron en un elemento del progreso nacional.

En 1949, el Director de la Escuela Naval y de las Escuelas Técnicas de la Armada era el Contralmirante Jorge Arbulú. Durante la ceremonia de clausura del año académico el Jefe de la Misión Naval Americana Capitán de Navío U.S.N. Walter Zimmerman obsequió al Cadete de 4to año Ricardo Zevallos Newton un par de prismáticos de

---

294 Crónica Nacional (1945). “Clausura del año Académico de la Escuela Naval del Perú”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, p. 687.

295 *Ibidem*, pp. 689-693.

296 *Ibidem*, p. 683.

8x40, tipo naval, por haber obtenido la más alta nota de su promoción.<sup>297</sup> Durante este acto, Odría sostuvo que “no podemos negar que la eficacia de nuestras Unidades ha quedado rezagada debido al progreso de la técnica naval; además, los muchos años de servicio las han desgastado tornándolas inaparentes y faltas de valor militar para cualquier emergencia seria”.<sup>298</sup> Fue el momento preciso para que indicara la dación de los decretos-leyes que otorgarían a la Marina el 1% del producto de las importaciones. En otras palabras, se identificó y aceptó sin reservas el real estado de alistamiento material y se tomó la decisión de subsanarla de manera efectiva.

El 15 de enero de 1953 zarpó el Crucero de Verano rumbo a San Diego-EE.UU. Los buques participantes fueron los de la División de Destroyers y la fragata *Gálvez* llevando a bordo a 23 Cadetes Navales en cada Unidad. Una vez en San Diego, tomaron parte de un plan de entrenamiento bajo el comando de la Marina estadounidense que consideró problemas antisubmarinos, tiro antiaéreo, tiro naval, problema completo de batalla, transferencia de suministros y personal entre Unidades. Del mismo modo, las dotaciones peruanas entrenaron en las escuelas de C.I.C., sonar, radar, artillería, control de averías e ingeniería. El mismo viaje se llevó a cabo en enero de 1954 bajo el mando del Contralmirante Guillermo Tirado Lamb, así como en 1956 bajo el comando del Capitán de Navío Julio Giannotti Landa. En 1957 se continuó con este crucero bajo el mando del Capitán de Navío Miguel Chávez Goytisolo.

Una vez arribada, los marinos peruanos eran sometidos a una fase de inspección y entrenamiento previo al inicio de las operaciones navales. De acuerdo al Vicealmirante Francisco Vainstein Borrani, esta se componía de la siguiente manera:

1. Se iniciaba con una inspección de llegada –en regla- para establecer el nivel de alistamiento de cada buque y sus necesidades.
2. Luego, se daba la participación de miembros de la dotación en diferentes cursos de entrenamiento por especialidades y equipamiento que se conducían en las Escuelas de Entrenamiento de dicho Centro. Siempre se llevaba al

297 Durante los siguientes años se hizo entrega de dicho premio. Por ejemplo, en 1953 el Capitán de Navío U.S.N. Phillip H. Fitzgerald entregó el Premio Misión Naval Americana al Cadete de 4to año Raúl Sánchez Sotomayor; en 1954 al Cadete de 4to año Eduardo Barragán Schenone; en 1955 el Capitán de Navío U.S.N Richard J. Nichols Jefe de la Misión Naval Americana entregó el premio al Cadete de 4to años Luis Montes Lecaros. En 1962 se instauró el premio “Jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos de América”, representado en una espada, que fue entregado al Cadete de 4to año Raúl Zuazo Tolmos. El premio Misión Naval Americana se entregó en las Escuelas Básicas y Avanzadas.

298 Crónica Nacional (1949). “Clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú”. *Revista de Marina*, noviembre, diciembre, número 6, p. 906.

personal de Control de Averías y de Cubierta a la Escuela de Lucha Contra Incendio para una ardua semana de entrenamiento.

3. En tanto se efectuaban los estudios en las Escuelas de Entrenamiento, se iban efectuando reparaciones de menor orden en los buques preparándolos para la siguiente etapa.
4. A continuación se efectuaba un programa de salidas a la mar como buque independiente y se conducía el típico entrenamiento básico en navegación.
5. Una vez agotado el mismo, se conducía un problema de batalla en la mar, bajo la dirección y supervisión del Centro de Entrenamiento
6. Se finalizaba con la inspección de salida; todo efectuado muy seria y profesionalmente.<sup>299</sup>

Durante el mes de febrero de 1955, el Director de la Escuela Naval del Perú y de las Escuelas Técnicas de la Armada Capitán de Navío Alfredo Sousa Almandoz, viajó junto al Jefe de Estudios de la Escuela Naval, el Capitán de Corbeta Julio Giannotti Landa, a los Estados Unidos de América para visitar la Escuela Naval de Annapolis, la Escuela de Guerra Naval de New Port, la Escuela de Submarinos en New London así como los astilleros de la Electric Boat Company. En Annapolis permanecieron seis días recibiendo explicaciones de su organización, funcionamiento así como métodos académicos y administrativos. Como un gesto de agradecimiento, el Capitán de Navío Sousa obsequió un plato de plata grabado con el Escudo de la Escuela Naval del Perú.<sup>300</sup>

A los pocos meses, el 16 de marzo, el Secretario de Marina de Estados Unidos de América Charles S. Thomas visitó a la Marina de Guerra del Perú. Estuvo en el Arsenal Naval, la Escuela Naval del Perú, la Escuela Superior de Guerra Naval, Estación de Submarinos así como en el Servicio Hidrográfico y Faros.<sup>301</sup>

El 27 de julio, se celebró en el patio de honor de la Escuela Naval del Perú los 121 años del natalicio del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario. Durante el evento, el Agregado Naval de la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica, Capitán de Fragata U.S.N. Arthur McIntyre, hizo entrega a la Compañía de Cadetes de una placa enviada por Cadetes de la Escuela Naval de Annapolis, conmemorativa

---

299 Vicealmirante Francisco Vainstein Borrani en correo electrónico de fecha 19 de julio del 2020 al autor.

300 Crónica Nacional (1955). “Viaje del Director de la Escuela Naval del Perú a EE.UU. de Norte América”. *Revista de Marina*, enero-febrero, número 1, pp. 107-108.

301 Crónica Nacional (1955). “Visita del Señor Ministro de Marina de los Estados Unidos de Norteamérica”. *Revista de Marina*, marzo-abril, número 2, p. 211.

a la visita que hiciera a esta Escuela el Honorable [Charles] Thomas, Secretario de Marina de los Estados Unidos.

Durante la ceremonia de clausura del año académico de 1956, el Director Contralmirante Guillermo Tirado Lamb utilizó varios fragmentos de los discursos dados por Davy en la década de 1920. Esta remembranza del mensaje de su Director cuando era Cadete Naval demuestra lo hondo que caló las enseñanzas y prácticas dejadas por uno de los miembros más conspicuos de las diversas Misiones Navales de los Estados Unidos de América. De hecho, Tirado ubicaba el inicio de la misión de la Escuela Naval en 1920 cuando Davy sumió su dirección. Es así como en un momento de su alocución, Tirado Lamb sostuvo ante el Presidente de la República Manuel Prado que “os pido que estéis seguro de que la Escuela ha cumplido su Misión Fundamental que fue enunciada hace 36 años y que permanece inalterable: Hacer del Cadete un perfecto caballero, instruido, perfectamente adoctrinado sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritu más bien práctico que académico, con lealtad inalterable hacia su patria”.<sup>302</sup>

Este recuerdo al Capitán de Navío Charles G. Davy se acrecentó cuando la Marina Peruana se enteró de su fallecimiento el 21 de julio de 1957 en Santa Bárbara-California, a la edad de 73 años. El Capitán de Fragata Leónidas Rivadeneira escribió un artículo en la *Revista de Marina* donde lo identificaba como “Padre de la Escuela Naval del Perú”. El autor del artículo lo describió de la siguiente manera: “Era pequeño. Tenía una mirada muy observadora, pero franca. Su porte militar era correctamente impecable. Hablaba despacio, con voz firme pero afectuosa. Era conciso. Sus modales dejaban ver una esmerada educación. Jamás gritó a nadie. Ocultaba su disgusto pero lo hacía sentir. Era ordenado y metódico, múltiple en sus concepciones y un trabajador infatigable. Se movía con una agilidad asombrosa, siempre caminaba ligero, a pesar de lo cual a su paso observaba todo. No se le pasaba desapercibido ningún detalle. Detestaba la mentira”.<sup>303</sup>

Esto no fue el único testimonio de dolor y recuerdo por Davy. El 24 de agosto el Ministro de Marina Contralmirante Emilio Barrón presidió la ceremonia llevada a cabo en la biblioteca de la Escuela Naval en la cual se develó una placa en homenaje al

---

302 Crónica Nacional (1956). “Ceremonia de Clausura del año académico en la Escuela Naval del Perú”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, p. 585.

303 Rivadeneira, Leónidas (1957). “El origen del Himno de la Escuela Naval”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número 4, p. 543. El Himno de la Escuela Naval fue iniciativa de Davy y se entonó por primera vez el 21 de diciembre de 1921 durante la ceremonia de clausura del año académico de dicho plantel.

otrora Director. Durante este acto, el Contralmirante Guillermo Tirado, Director del plantel, recordó los ámbitos que había desarrollado durante su gestión en la década de 1920, los cuales reforzaron los aspectos de la moral, el académico, el material y el físico. Sostuvo que “la obra del Capitán de Navío Davy fue trascendental”, recordando algunas frases sostenidas por él entre las que destacó “son los hombres y no los buques los que combaten”.<sup>304</sup>

Por su parte, el Contralmirante Barrón añadió que “al conjuro de la fuerza renovadora impuesta por Davy, renace hacia una era de los deportes, de los nuevos textos, de los métodos americanos, de la práctica efectiva, de la teoría del carácter militar, del lema y del escudo”. Recordó que el 17 de noviembre de 1956 pudo condecorar con la Cruz Peruana al Mérito Naval, en su casa en Santa Bárbara. “En Davy –continuó– reconocemos al profesional que produjera las transformaciones más importantes en la vida institucional de nuestra Escuela”.<sup>305</sup>

Durante la ceremonia de fin de año, Tirado Lamb fue claro en identificar la ayuda académica recibida por parte de los miembros de la Misión Naval Americana. Sostuvo que “estamos utilizando en beneficio de la instrucción profesional, valiosos equipos y avanzados métodos de instrucción que los hemos obtenido por la ayuda que nos brinda la Marina de los Estados Unidos por intermedio de la Misión Naval [...] Hoy se encuentra en posesión del Departamento Académico todos los textos, edición 1957, que se han seguido en la Academia Naval de Annapolis. Esto ha sido posible por la valiosa ayuda que en los aspectos de instrucción y entrenamiento me ha brindado el Jefe de la Misión Naval Americana y sus Oficiales”.<sup>306</sup>

En enero de 1958 una comisión de marinos peruanos viajó a la Academia Naval de Annapolis por espacio de dos meses con el objeto de estudiar el sistema educativo a fin de aplicarlo de manera progresiva en la Escuela Naval del Perú. Este grupo de Oficiales estuvo liderado por el Capitán de Navío Carlos Monge, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval e integrado por el Capitán de Fragata Augusto Gálvez, los capitanes de corbeta Jorge Yépez, Rafael Duran, José Carvajal, Alfredo Parodi y el Teniente Primero Jorge Villalobos, Oficiales de la dotación de la Escuela Naval.

---

304 Crónica Nacional (1957). “Homenaje Póstumo al Capitán de Navío USN Charles Gordon Davy”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número 4, pp. 627-628.

305 *Ibidem*, p. 628.

306 Crónica Nacional (1957). “Ceremonia de Clausura en la Escuela Naval”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, p. 1004.

A fines de 1958, el Capitán de Fragata U.S.N Fred Laing, Asesor de la Escuela Superior de Guerra Naval dictó una conferencia sobre los principios generales de la explosión nuclear y los efectos que se esperaban de todas aquellas explosiones. Lo novedoso de su presentación fue que mostró un video donde se apreciaba a buques, aviones, edificaciones y personas expuestas a la explosión de una bomba atómica.<sup>307</sup>

Aquel mismo año se decidió tomar acción sobre un problema del orden de infraestructura y académico referido a la formación de los Cadetes Navales en un entorno cada vez mayor de Unidades Navales así como de adelantos tecnológicos. La problemática se había identificado en la antigüedad de dicho plantel “no sólo en lo que respecta a capacidad y confort sino a la inexistencia de locales para la instalación de los modernos equipos de instrucción, que en forma extraordinaria, denotando especial interés, ha ofrecido entregar la Marina de los Estados Unidos”.<sup>308</sup>

Para ello se decretó iniciar los trabajos de construcción de dos edificios troncales, que fueron los de alojamiento de Cadetes y el de gabinetes y aulas. Estos se llamaron Grau y Guise. A los dos años se daba cuenta que en 1950 la Escuela había ganado 14,400 m<sup>2</sup> al mar y que en 1960 se ganaron otros 5,428 m<sup>2</sup>. De este modo, el Ministerio de Marina efectuó la licitación pública para la construcción de los edificios mencionados, además de gimnasio, alojamiento para personal subalterno, talleres de máquinas, calderas y motores, canchas de deportes y otros servicios menores, enmarcado en el proyecto general preparado para la construcción progresiva para la Escuela Naval del Perú.<sup>309</sup>

El 24 de marzo de 1963 con la presencia de la Junta Militar de Gobierno se inauguró el edificio de estudio que llevó por nombre Guise. En palabras del Copresidente de la República y Ministro de Marina Vicealmirante Juan Francisco Torres Matos, “hoy en día el mundo pasa por los momentos más peligrosos de su existencia, se esgrime contra él un enemigo implacable que tiene como sistema la negación de la libertad individual, el desprecio por el hombre y por los valores supremos que son la esencia y el destino de nuestras Naciones”.<sup>310</sup> La Guerra Fría comenzaba a asentarse en los planeamientos institucionales.

---

307 Crónica Nacional (1958). “Conferencia en la Escuela Naval”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, p. 1078.

308 Decreto Supremo Nro. 20 de fecha 24 de junio de 1958.

309 Decreto Supremo de fecha 9 de diciembre de 1960.

310 Crónica Nacional (1963). “Se inauguró Edificio de Aulas y Gabinetes en la Escuela Naval”. *Revista de Marina*, marzo-abril, número 2, pp. 197-200.

Dos años antes, entre el 8 y el 11 de mayo de 1961, se llevó a cabo la primera Conferencia de Directores de las Escuelas Navales Americanas. La representación peruana estuvo presidida por el Contralmirante Miguel Chávez e integrada por el Capitán de Corbeta Ricardo Zevallos Newton, el Teniente Primero Víctor Silva-Santisteban así como por el Cadete de 4to año Percy Pérez. Al parecer esta reunión motivó el viaje del Contralmirante U.S.N. John F. Davidson Superintendente de la Academia Naval de Annapolis al Perú, llegando acompañado por el Capitán de Navío George Ball de la Oficina de Asuntos Panamericanos, del Capitán de Corbeta A.D. McFall y de los cadetes J.R. Terwillinger y P.V. Roundy. Lo cierto era que Davidson había sido invitado especialmente para participar de la inauguración del nuevo edificio de cadetes de la Escuela Naval, el 8 de julio.

Durante sus palabras en dicha ceremonia, el Ministro Tirado Lamb sostuvo al Presidente Prado que consideraba que estaban viviendo los momentos más peligrosos de la humanidad; que el Perú se encontraba ante un enemigo “implacable que tiene como sistema la absorción de la libertad individual por el despotismo del Estado totalitario”. Luego añadió un recuerdo al Capitán de Navío Davy así como un reconocimiento a las Misiones Navales americanas:

“Davy creó con su ejemplo singular una comunidad de ideales que todavía perduran y que jamás nadie podrá doblegar [...] Los miembros que han integrado las diferentes Misiones han trabajado en nuestra Marina como si fuera la propia, con lealtad ejemplar y nos han transmitido al máximo las enseñanzas de sus peculiares experiencias tanto en la Flota como en los Centros de Instrucción de la Marina y asesorando al Alto Mando Naval y al Ministro [...] mi profundo reconocimiento por la ayuda imponderable que en todo orden recibo de la Gran Marina de los Estados Unidos. Mi gratitud permanente de la Marina del Perú al Almirante Arleigh Burke”<sup>311</sup>

El Almirante U.S.N. Arleigh Burke había ofrecido al Ministro de Marina Tirado Lamb iniciar intercambios profesionales entre los cadetes navales de ambas Armadas para “promover un mayor acercamiento y amistad entre los futuros Oficiales de nuestras marinas”. Lo cierto es que Burke propuso la creación de este Programa de Intercambio, el cual duró en el Perú, al menos, hasta el año de 1982. El Jefe de Operaciones Navales terminó su comunicación diciendo que estaba “firmemente convencido de que un Programa de esta naturaleza, hecho especialmente para

---

311 Crónica Nacional (1961). “Superintendente de la Academia Naval de Annapolis visita el Perú”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número 4, pp. 419-420.

nuestra juventud, será de gran beneficio para nuestras Marinas y nuestros países. La amistad que dará como resultado este Programa, será un símbolo de la hermandad en el mar, y ayudará a forjar en forma permanente los eslabones de cooperación y entendimiento que forman la poderosa cadena que une a las Américas”.<sup>312</sup>

Como se mencionó, entre el 8 y el 11 de mayo de 1961 se llevó a cabo la primera Conferencia Interamericana de Academias Navales celebrada en Annapolis, evento que contó con la presencia de delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guatemala, México, Perú, Uruguay y Venezuela. Durante la última sesión se acordó por unanimidad formular la siguiente declaración conjunta: “[...] Que para fomentar el mutuo respeto y comprensión, y para fortalecer la solidaridad Panamericana, se debe ampliar el intercambio recíproco de Cadetes/Midshipmen entre las Academias Navales. Este intercambio incluirá visitas de orientación, cruceros en la mar y competencias atléticas”.<sup>313</sup>

De este modo, entre el 17 de junio y el 10 de agosto de 1961 la Armada del Perú recibió la visita de los cadetes de cuarto año Howard S. Pinskey y Edmon L. Hayhurst de la Academia Naval de Annapolis; mientras que entre enero y febrero de 1962 los Cadetes de la Escuela Naval del Perú, Mario Fasce y Raúl Zuazo viajaron a Estados Unidos de América. De acuerdo a la comunicación del Capitán de Navío U.S.N. Harvey Jacob Smith, Jr., Jefe de la Misión Naval Americana, al Director de la Escuela Naval del Perú, dichos cadetes “serán huéspedes del Gobierno Americano”.<sup>314</sup> Fasce y Zuazo estuvieron en la Academia Naval de Annapolis así como en un buque de la Armada estadounidense que entrenó en el océano Atlántico.

Smith Jr, se graduó de la Academia Naval de Annapolis en junio de 1940, siendo el U.S.S. *West Virginia* su primer destino. Estuvo en este buque hasta el 7 de diciembre de 1941, fecha en la cual fue parte de las operaciones de rescate de sus compañeros. Fue transferido al U.S.S. *Tennessee*, específicamente en el Departamento de Armamento participando en las batallas del Mar de Coral, Midway, el desembarco en Guadalcanal así como en operaciones en las islas Auletianas. Entre 1943 y 1944 fue alumno de la Escuela de Submarinos en New London, sirviendo luego en el U.S.S. *Tinosa* (SS-283). Participó en ser patrullajes de guerra en el Océano Pacífico. Posteriormente sirvió en

---

312 Memorandum Nro. 510 de fecha 29 de marzo de 1961 del Comandante General de la Marina al Director de la Escuela Naval del Perú.

313 Informe Nro. I.300-378 de fecha 17 de mayo de 1961 del Director de la Escuela Naval del Perú al Comandante General de la Marina.

314 Oficio de fecha 13 de diciembre de 1961 del Jefe de la Misión Naval Americana al Director de la Escuela Naval del Perú.

otras Unidades y Dependencias, llegando a ser Comandante del U.S.S. *Bugara* (SS-331), a bordo del cual navegó en aguas coreanas (noviembre 1950-enero 1951). En 1956 fue Comandante de 21 División de Submarinos. Antes de arribar a Perú estudió tres meses castellano en Washington D.C.<sup>315</sup>

Entre el 30 de junio y 5 de agosto de 1962 los cadetes Jackson R. Terwilliger y Ernest R. Freeman de la Academia Naval de Annapolis permanecieron en Perú visitando las instalaciones de la Armada así como centros industriales como la International Petroleum Company, Southern Copper Corporation, así como ciudades tales como Talara, Tacna, Arequipa, Cuzco e Iquitos,

En 1963 se continuó con el programa de intercambio de cadetes navales que significó que los Cadetes Navales de Annapolis J. Richard, L. Nelson y Bert K. Mackaman permanecieran a cargo de la Marina de Guerra del Perú, del 1 de julio al 3 de agosto, visitando Unidades de la División de Cruceros, Flotilla Antisubmarina y de la Flotilla Submarina, el Centro Médico Naval, el Servicio Industrial de la Marina, el Centro de Entrenamiento Naval del Callao, la Fuerza Fluvial del Amazonas, entre otros.

En 1964 ocho semanas en Perú, visitando la Estación Naval El Salto, la Escuela Naval del Perú, al B.A.P. *Abtao*, B.A.P. *Almirante Grau* así como el B.A.P. *Guise*, la ciudad de Cuzco, Chimbote, Chiclayo, Talara, entre otras.. Estos tres cadetes fueron W.P. Link y J. McGaraghan de la Academia Naval de Annapolis y el Cadete Naval Robert K. Lawton de la universidad de Pensilvania.

Al año siguiente, los Cadetes Navales D.C. Spelbring, J.K. Taussig III y John A. Rice (universidad del Estado de Pennsylvania) arribaron a Perú el 14 de junio. Por su parte, los Cadetes Naval de 4to año Manuel Tirado Mesones, Clemente Orejuela Bolívar y Hugo de la Rocha Marie participaron durante dos meses de diversos entrenamientos a bordo del U.S.S. *Rich* (DD-820).

A los dos años, entre el 11 de julio y 3 de agosto de 1966, los Cadetes Steven L. Buck (alumno de la universidad de Pardue),<sup>316</sup> William M. Dubbs, Jr. y John B. Cotton permanecieron en territorio peruano visitando Lima, Cuzco e Iquitos; se embarcaron en el B.A.P. *Guise*, B.A.P. *Aguirre* y en el B.A.P. *Iquique*, logrando familiarizarse con los problemas de defensa antisubmarina así como con los elementos de la guerra submarina. Estos tres Cadetes dejaron sus impresiones en la *Revista Orto* de la

---

315 Agradezco al personal del Naval History and Heritage Command de la U.S. Navy por la amabilidad en enviarme el resumen de su carrera hasta 1964.

316 En un inicio venía el Cadete de la Reserva Naval W.C. Hodges de la universidad del Estado de Mississippi.

Escuela Naval, diciendo que “creemos que este crucero y otros iguales son invaluableles al mejor entendimiento entre los pueblos de las Américas y especialmente entre sus marinas. Nuestro castellano podría ser mejor, pero esperamos que hemos expresado todo lo que queríamos decir”.<sup>317</sup>

Por su lado, los Cadetes de 4to año de la Escuela Naval del Perú Luis Carrillo Bringas, César Raffo Henrici y Sergio Cruzate La Torre estuvieron en la Academia Naval de Annapolis así como a bordo del U.S.S. *Wasp* (CVS 18), uno de los 24 portaviones de la clase Essex. En este buque efectuaron maniobras conjuntas con siete destructores y tres submarinos, participando en los ejercicios de despegue y aterrizaje desde el portaviones.

En 1967, otros tres Cadetes Navales de Annapolis –Michael William O’Neill, Carl Amos Gaines Jr. y James Michael Runsvold–, estuvieron a cargo de la Marina Peruana, desde el 10 de junio hasta el 1 de agosto. Estos Cadetes estudiaron historia, geografía y literatura peruana; se embarcaron en el B.A.P. *Dos de Mayo*, B.A.P. *Angamos*, y en el B.A.P. *Villar*. Del mismo modo visitaron las ciudades de Iquitos y Cuzco.<sup>318</sup> El Programa General firmado por el Comandante General de la Marina Vicealmirante Fernando Lino Zamudio, dividió las siete semanas de permanencia de la siguiente manera: Del 10 al 25 de junio clases, visitas y viaje de tres días al Cuzco; del 26 de junio al 9 de julio, embarque en Unidades de la Escuadra; del 10 al 24 de julio, embarque y visitas en la Fuerza Fluvial del Amazonas; y del 25 de julio al 1 de agosto, visitas culturales en Lima.<sup>319</sup>

Por el lado peruano, los Cadetes de 3er año Jorge Trelles Sánchez, Oscar Echeandía Luna y Jaime Bouroncle García se embarcaron en el U.S.S. *Lowry*, en Norfolk. Iniciaron un programa intensivo teórico-práctico preparado para los oficiales subalternos de la 2da Flota que comprendió temas sobre “Organización General, Personal, Administración, Zafarranchos, Ingeniería, Operaciones y Guerra Anti-Submarina”, participando posteriormente en maniobras conjuntas llevadas a cabo en Puerto Rico. Durante aquella navegación cubrieron puestos de guardia en el C.I.C, Puente de Navegación, siendo ayudantes en los ejercicios de artillería a cargo de los

317 Revista Orto (1966). “Visita de Cadetes Norteamericanos”. *Revista Orto*. La Punta: Escuela Naval del Perú, p. 86.

318 Revista Orto (1967). “Visita de Cadetes Norteamericanos”. *Revista Orto*. La Punta: Escuela Naval del Perú, p. 64.

319 Oficio P.300-1562 de fecha 19 de junio de 1967 del Comandante General de la Marina al Comandante General de la Escuadra, Director de la Escuela Naval del Perú, Director General de Economía de la Marina y Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas.

montajes de 5". Como dato anecdótico, a su regreso a Norfolk se encontraron con el ya Tte. 2do U.S.N. Robert Lawton, quien había visitado la Escuela Naval del Perú en 1964.<sup>320</sup>

Al siguiente año, los cadetes de tercer año Humberto León-Rabines Gironde, Alfredo Anaya Cole y Alberto Cortéz Prado realizaron el viaje en misión de estudios a los EE.UU. Arribaron a Norfolk el 9 de enero de 1968, siendo destacados al U.S.S. *Lind* (DD-703). Con este buque zarparon rumbo al mar Caribe para participar de la Operación Spring Board que incluyó al U.S.S. *Norfolk*, U.S.S. *Furse*, U.S.S. *Rich* y U.S.S. *Borie*. Los Cadetes Navales peruanos hicieron guardia en el C.I.C, puente de navegación, sala de ingeniería, y efectuaron diferentes maniobras a bordo. Retornaron al Callao a inicios de marzo.<sup>321</sup>

El 3 de octubre de 1968 se produjo el golpe de estado liderado por el General de División Juan Velasco Alvarado, el cual instauró un gobierno crítico a Estados Unidos de América. En ese sentido, en febrero de 1969, Washington adoptó la enmienda Pelly "suspendiendo la ayuda militar norteamericana".<sup>322</sup> El gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas respondió expulsando a todos los miembros de las misiones militares y aéreas estadounidenses en el Perú, incluyendo a la más longeva y fructífera de todas, la Naval.

---

320 *Ibidem*, p. 67.

321 Revista Orto (1968). "Comisión a Estados Unidos de Norteamérica". *Revista Orto*. La Punta: Escuela Naval del Perú, p. 33.

322 Masterson, Daniel (2001). *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre relaciones civiles militares*. Lima: instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, p. 357.

## ESCUELAS TÉCNICAS DE LA ARMADA

Tal como se redactó y firmó el acuerdo para las funciones de la Misión Naval, el aspecto formativo era la base de las labores de la misma. Con el establecimiento de las Escuelas Técnicas de la Armada se comenzaría a generar una ola de preparación técnica que la nueva guerra y sus elementos modernos requerían. Se buscó incrementar el valor técnico profesional de la plana mayor y menor. A decir de uno de los primeros instructores de ella, el entonces Teniente Primero Federico Salmón de la Jara, estos centros permitirían consolidar los conocimientos adquiridos a bordo cuyo embrión fue recibido en las escuelas de formación. El encausamiento de los aspectos teóricos y prácticos enfocados en cada especialidad durante el tiempo de estudio en las Escuelas Técnicas redundaría en beneficio de la Institución.<sup>323</sup>

La motivación para su establecimiento se debió al contexto de la guerra mundial, el cual notaba que sería complicado adquirir elementos de guerra. En ese sentido, se enfocó la atención en la preparación técnica tanto del Superior como del Subalterno, puesto que luego de la conflagración se podría obtener equipos y buques construidos durante la misma, *ergo*, con alta tecnología. Esta previsión la dio y plasmó el Capitán de Navío Saldías y demuestra una capacidad de planificación que consideró las variables internacionales así como los posibles cursos de acción en el mediano plazo. En otras palabras, se adelantó a lo que se venía materialmente.

En 1939, el gobierno de Oscar R. Benavides –siendo Ministro de Marina y Aviación el Capitán de Navío Roque A. Saldías– decretó la creación de la División de las Escuelas Técnicas bajo el comando del Estado Mayor General de Marina –quien era el Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto–. Estas escuelas estuvieron constituidas por: Escuela de Torpedos, Escuela de Submarinos, Escuela de Buceo, Escuela de Ingeniería, Escuela de Comunicaciones, Escuela Taller de Instrumentos de Precisión.<sup>324</sup>

323 Salmón de la Jara, Federico (1939). “Escuelas Técnicas de la Armada”. *Revista de Marina*, setiembre-octubre, número 5, pp. 633-636.

324 Decreto Supremo Nro. 2 de fecha 1 de marzo de 1939.

Las Escuelas de Submarinos, Ingeniería, Buceo, Instrumentos de Precisión estaban adscritas al Arsenal Naval, mientras que las de Torpedos y Comunicaciones funcionaban en la Base Naval de San Lorenzo y Escuela Naval, respectivamente. Estas primeras modificaciones en el ámbito formativo fueron reconocidas por Benavides, quien sostuvo el 8 de octubre de 1939 que “se ha reorganizado la enseñanza restableciendo la Misión Naval que anteriormente le imprimiera tan certeros rumbos”.<sup>325</sup> Esta apreciación del primer mandatario guarda un reconocimiento a la influencia de los marinos americanos en el Perú así como un recuerdo de las labores iniciadas en la década pasada, a pesar que Benavides había sido contrario al gobierno de la Patria Nueva.

En la ceremonia de clausura académica de las Escuelas Técnicas, su Jefe, el Capitán de Corbeta U.S.N. Leo L. Pace, sostuvo ante el Alto Mando Naval que los graduados regresarán a sus buques “con una mejor preparación para ser de mayor utilidad a la Armada y al país. Ellos mismos tendrán más confianza en su trabajo y representarán un mejor ejemplo y estímulo para sus compañeros”.<sup>326</sup>

Al año siguiente, el nuevo Ministro de Marina y Aviación Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto presidió la ceremonia de clausura. En ella, se graduaron doce Oficiales y 42 tripulantes, a los que el Ministro dijo que “no es un secreto que se trate de ocultar el estado aún imperfecto de estas Escuelas. Al contrario, reconocemos públicamente que existen deficiencias en su funcionamiento, debidas en parte a la falta de ciertos elementos para la instrucción, y, principalmente, a las necesidades del servicio y a la escasez del personal”.<sup>327</sup> Agregaba que en el corto plazo, con mejores elementos, las siguientes promociones tendrían mejores resultados. Esto es interesante destacarlo puesto que se experimentó la problemática inicial de nuevos proyectos que involucraban aspectos materiales como humanos. Sólo la tenacidad descansada sobre la utilidad de la idea de las Escuelas Técnicas lograría elevarlas a un nivel superior.

En febrero de 1941 y con la finalidad de centralizar y unificar el criterio de la enseñanza general en la Marina, se fusionó bajo una sola dirección la Escuela Naval y las Escuelas Técnicas de la Armada. El cargo recayó en el gestor de estas últimas,

---

325 Crónica Nacional (1939). “La inspección del Arsenal Naval”. *Revista de Marina*, setiembre-octubre, número 5, p. 755.

326 Crónica Nacional (1939). “Terminación del Primer Curso en las Escuelas Técnicas”, *Revista de Marina*, número 6, p. 766.

327 Crónica Nacional (1940). Clausura de las labores académicas en las Escuelas Técnicas de la Armada”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, p. 732.

Capitán de Navío Saldías. El 26 de febrero se dispuso que el Director de las Escuelas Técnicas debía presentar al Inspector General de la Marina las recomendaciones relativas a la organización, plan de estudio y métodos de enseñanza en los planteles de su dirección; en otras palabras, la División de las Escuelas Técnicas de la Armada dependió de la Inspectoría General de Marina.<sup>328</sup>

Cabe mencionar que desde el 9 de abril de 1938 hasta el 22 de abril de 1941, el Capitán de Corbeta U.S.N. Leo. Pace fue el Jefe de las Escuelas Técnicas de la Armada, retornando a su país luego del almuerzo que se le ofreciera en la Cámara de Oficiales de la Escuela Naval, siendo presidido por su Director Capitán de Navío Roque Saldías.

A fin de año, durante la lectura de su discurso-memoria, Saldías sostuvo que “la instrucción del personal, tanto Superior cuanto Subalterno, es factor preponderante en la constitución de nuestro Poder Naval”.<sup>329</sup> Este año se graduaron 15 Oficiales, 30 Oficiales de Mar, 3 Sub-Oficiales de Aviación, 7 Cabos y 3 Marineros.<sup>330</sup>

A los cuatro años, en la ceremonia, de clausura de las Escuelas Técnicas de la Armada de 1945, el Contralmirante Saldías indicó la importancia de aprovechar los tiempos de paz para formar y entrenar al personal así como adquirir equipos esenciales, los cuales, en una emergencia sus precios se centuplicaban, dificultando su acceso.<sup>331</sup> Habían pasado siete años desde que se inauguraron estas Escuelas Técnicas, las cuales se conformaban por las de Ingeniería Mecánica, Electricidad, Artillería,<sup>332</sup> Torpedos, Radio, Submarinos, Instrumentos de Precisión, Buceo, Manejo Marinerero, Señales, Furrieles y Enfermeros, graduándose 93 Oficiales y 426 tripulantes.

A decir de Saldías, este plantel era de sumo valor para el personal subalterno, toda vez que una vez fuera del servicio, podían prestar sus conocimientos y experiencias a la industria privada, por ende, al progreso del país.

328 Garaycochea, León (1942). *Legislación Naval y de Aviación*, pp. 61, 101 y 114.

329 Crónica Nacional (1941). “Clausura de las Escuelas Técnicas”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, pp. 741-745.

330 El 20 de abril de 1942 iniciaron funciones los cursos de Máquinas y Radio-operadores y enfermeros navales.

331 Crónica Nacional (1945). “Clausura de las labores de las Escuelas Técnicas de la Armada”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, p. 677.

332 Mediante Decreto Supremo de fecha 16 de marzo de 1962 se creó la Escuela de Armamento que reunió a las escuelas de artillería y torpedos. Uno de los argumentos para ello se debió al “notable progreso que ha alcanzado la Marina de Guerra del Perú, especialmente en la expansión de sus Fuerzas Operativas [...] nuevos tipos de armas anti-submarinas, anti-aéreas y proyectiles teleguiados, con sus correspondientes Sistemas de Control de Tiro”.

El Ministro de Marina Contralmirante José R. Alzamora reconoció –tal como Díaz Dulanto lo hiciera anteriormente– en Saldías la gestión y esfuerzo por romper la inercia en crear las Escuelas Técnicas añadiendo que “vivimos en la era de la Máquina; desconocer la importancia de la Mecánica en nuestra época es morar al margen de la realidad abrumadora de nuestro tiempo”.<sup>333</sup>

Mediante Resolución Suprema Nro. 655 de fecha 7 de mayo de 1946 se nombró Director de las Escuelas Técnicas de la Armada al Capitán de Navío Emilio Barrón, siendo el Sub Director el Capitán de Fragata Julio J. Elías Murguía. En su discurso-memoria de fin de año que leyó ante el Contralmirante Grimaldo Bravo Arenas Jefe del Estado Mayor General de la Marina y el Contralmirante U.S.N. Jack Duncan, Jefe de la Misión Naval Americana, agradeció públicamente al Capitán de Navío U.S. N. Ralph Bryan, oficial ingeniero retirado del servicio activo, quien había sido enviado por la Armada estadounidense para que ayudara a proyectar el nuevo local de las Escuelas Técnicas, cuyo espacio se ubicaría frente al Arsenal.

La presencia de Bryan debió ser de gran agrado para Barrón, quien sostuvo que al regresar a su país, en el nuevo local “tendría” lugar preferente el nombre del Capitán Bryan” quien ostentaría la satisfacción de su valiosa ayuda.<sup>334</sup> Al parecer dicho nuevo edificio no se llegó a construir puesto que para 1948 parte de las Escuelas Técnicas continuaban en la Escuela Naval y otras dentro del Arsenal.<sup>335</sup>

Durante la primera ceremonia de clausura del año académico de la Escuela Naval y Escuelas Técnicas a la que asistió el General de Brigada Manuel A. Odría en su condición de Presidente de la Junta Militar de Gobierno, en 1948, el Director de la Escuela Naval y Escuelas Técnicas de la Armada, Capitán de Navío U.S.N. Gordon Alexander McLean sostuvo en su discurso-memoria los mismos lineamientos que sus antecesores habían considerado. Estos abordaron los avances tecnológicos en la mecánica y electricidad a bordo de las Unidades y equipos navales, siendo la respuesta ante aquella realidad la mayor preparación científica del personal de la Armada.<sup>336</sup>

---

333 Crónica Nacional (1945). “Clausura de las labores de las Escuelas Técnicas de la Armada”, p. 679.

334 Crónica Nacional (1947). “Clausura del año académico de las Escuelas Técnicas de la Armada”. *Revista de Marina*, enero-febrero, número 1, p. 94.

335 Aprovechando su visita, se instalaron en la Escuela Naval laboratorios de combustión Diésel, Ingeniería Experimental y un salón de Ingeniería Modelo.

336 Crónica Nacional (1948). “Clausura del año académico de las Escuelas Técnicas de la Armada”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, pp. 668-670. El 30 de marzo de 1949 McLean retornó a su país; previamente fue condecorado con la Orden del Mérito Naval en el grado de Comendador por el Ministro de Marina Contralmirante Roque Saldías. McLean había sido nombrado al Estado Mayor Conjunto de la Secretaría de Defensa de los Estados Unidos de América.

Al año siguiente, el Director del plantel Contralmirante Jorge Arbulú –que tuvo como Sub Director al Capitán de Corbeta Jesús Polar Valdivia– dio cuenta de la necesidad de contar con un local nuevo, lo que indica que las gestiones previas no habían logrado concretarse. Del mismo modo, se informó que a partir de 1949 se establecieron dos tipos de escuelas: Básicas “destinadas al personal de marineros, Cabos de segunda y postulantes civiles” y las Escuelas Avanzadas para el personal de Oficiales de Mar. Arbulú recordó la importancia de tener personal preparado ante los nuevos cambios en el material naval; estos, –decía– no servirían de nada si el factor humano no estaba listo para emplearlos.

De acuerdo al documento de la Historia de la Misión Naval Americana en Perú, en 1951, las Armadas de Perú y Estados Unidos de América acordaron, en el marco del Programa de Ayuda de Defensa Mutua-MDAP, construir un Centro de Entrenamiento para independizar la instrucción técnica tanto del personal superior como subalterno bajo la doctrina naval de Estados Unidos de América. En 1953 el Centro contaba con talleres para el aprendizaje y entrenamiento del C.I.C, guerra anstisubmarina (ASW) y Electrónica. Al año siguiente se inauguró la escuela de lucha contraincendios. De acuerdo a este documento, el Centro de Entrenamiento fue considerado como una de las mejores inversiones llevadas a cabo por el MDAP.<sup>337</sup>

Para 1962, este plantel continuó cumpliendo con sus dos objetivos: “preparar personal especializado y entrenar al personal de la Escuadra”<sup>338</sup> Entre los alumnos de dicho año estuvieron oficiales argentinos y tripulantes venezolanos. Los cursos que se siguieron fueron los siguientes: Básico de Artillería para tripulantes (50 alumnos), Armamento y Doctrina (5 Oficiales), Sistema de Control de Tiro Mk-52 (5 Oficiales), Curso 25ª. Cañón de 3”/50 Cal. (18 tripulantes), Sistema de Control de Tiro Mk-51 (9 tripulantes), Curso Avanzado de GAS (7 Oficiales), Curso C.I.C. (26 Cadetes de 4to. Año), Curso Avanzado de Electrónica (7 tripulantes), Calificación de Buceo (5 tripulantes), Básico de Pañoleros (10 tripulantes), Básico de Señaleros (25 tripulantes), Curso Avanzado de Torpedos (5 tripulantes), Básico Carpinteros de Ribera (4 tripulantes), entre otros.<sup>339</sup>

---

337 Nichols, Richard E. (1956). *History of the U.S. Naval Mission to Peru*. Oficio del Jefe de la Misión Naval en el Perú al Jefe de las Operaciones Navales pp. 4-5. Copia en el Archivo del IEHMP.

338 Tirado Lamb, Guillermo (1962). *Memoria Anual del Ministerio de Marina, periodo 1961-1962*. Ministerio de Marina, p. 95.

339 Tirado Lamb, Guillermo (1962). *Memoria Anual del Ministerio de Marina*, pp. 95-98.



## CURSOS DE PERFECCIONAMIENTO EN EE.UU.

En 1944, Prado sostuvo ante el Congreso de la República que el “Gobierno se complace en declarar que aprecia debidamente la labor desarrollada por el Jefe y demás componentes de la Misión [Naval]”. Un año después, en 1945, se refirió al desarrollo y progreso de la Armada Peruana, especialmente en lo referido al envío de personal naval peruano a “universidades, escuelas superiores, factorías y arsenales de esa gran Nación”.<sup>340</sup> En efecto, varios Oficiales siguieron cursos de perfeccionamiento en Estados Unidos de América. Se reglamentó el envío de Oficiales al Massachusetts Institute of Technology (MIT) para seguir curso de especialización en Construcción y Arquitectura Naval, siendo las materias a ser evaluadas las de análisis matemático e inglés, pruebas que debían llevarse a cabo en el Estado Mayor General de Marina, dependencia dirigida por el Capitán de Navío U.S.N. Laurence N. Mc. Nair.<sup>341</sup> Asimismo, se convocó un concurso para que tres oficiales subalternos siguieran un programa de capacitación práctica en electricidad de ocho meses de duración en los talleres y laboratorios de la Westinghouse de Estados Unidos de Norteamérica.<sup>342</sup>

En 1945, y luego del concurso de selección programado, se nombró en Misión de Estudios en el MIT al Capitán de Corbeta Eduardo Villa y al Teniente Primero Abraham Woll, ambos calificados en submarinos y espada de honor de sus respectivas promociones.<sup>343</sup> Asimismo, por razones del servicio, se nombró al Teniente Primero Miguel Flórez N. en misión de estudios a EEUU.<sup>344</sup> Siguió el Capitán de Fragata

---

340 Prado, Manuel (1945). *Mensaje presentado al Congreso por el señor Doctor don Manuel Prado, Presidente Constitucional de la República*. Lima-Perú, p. 112.

341 Garaycochea, León (1945). *Legislación Naval*, p. 57.

342 *Ibidem*, p. 292.

343 Garaycochea, León (1946). *Legislación Naval*. Tomo Decimotavo (1945). Lima: Imprenta H.C. Rozas, pp. 237-238.

344 *Ibidem*, p. 427.

Alejandro M. Bastante que fue al MIT, y los capitanes de corbeta Fernando Romero, Alberto del Castillo y Juan Freundt.

En 1949 se enviaron al Capitán de Corbeta Carlos Risco y a los tenientes primeros Oscar Cuadros, Manuel Morán y Roque Saldías Bravo a seguir el curso de Ingeniería Aplicada en la Academia Naval de Annapolis; a los tenientes primeros Fernando Morey y Jorge Luna para que sigan el Curso de Línea para Oficiales en Newport.<sup>345</sup> A los pocos años se enviaron a los capitanes de corbeta César Mattos y Fidel Escuza y Jorge Yépez, así como a los tenientes primeros Javier Pinillos e Isaías Paredes para seguir el curso de Material de Artillería en la Armada Americana.

Mientras que estos Oficiales partían del Perú, otros regresaron luego de concluir sus estudios en Estados Unidos de América. El Capitán de Corbeta Alberto Benvenuto Cisneros había seguido el curso de Guerra Anfibia (Junior Course) en la Amphibious Warfare School, U.S. Marine Corps, Quantico, Va., el mismo que había iniciado el 23 de setiembre de 1948. Del mismo modo, retornaron los capitanes de corbeta Raúl Pooley y Jorge Dellepiane quienes iniciaron sus estudios en junio de 1946. Pooley se graduó de Ingeniero Mecánico y Metalúrgico en el Carnegie Institute of Technology, mientras que Dellepiane obtuvo su Master en Ingeniería Mecánica en el MIT.<sup>346</sup>

Estas comisiones respondieron a que el Jefe de la Misión Naval Americana organizó y presidió un comité de trabajo para evaluar y proponer el programa de entrenamiento a cuatro años. Las áreas de Construcción Naval, Ingeniería Naval, Ingeniería Eléctrica, Comunicaciones, Submarinos fueron las principales. De hecho, la siguiente relación de centros de entrenamiento en Estados Unidos a los que asistieron los marinos peruanos brinda una idea de este programa: Escuela de Submarinos en New London, Curso de Ingeniería Aplicada en Annapolis, Escuela de Girocompás, Academia Naval de Annapolis, Escuela de Buceo de Profundidad en Washington, Escuela de Material Electrónica en Treasure Island, California, Escuela de Mantenimiento de Sonar, San Diego, Key West, Florida, Escuela de C.I.C en Boston, Massachusetts, Escuela de Torpedos en Newport, Escuela de Control de Daños, Norfolk, Massachusetts Institute of Technology, Carnegie Institute of Technology, entre otros.<sup>347</sup>

---

345 Crónica Nacional (1949). “Nombramiento de Jefes y Oficiales en Misión de estudios a los Estados Unidos de América”. *Revista de Marina*, mayo-junio, número 3, p. 335.

346 Crónica Nacional (1949). “Regreso de Jefes que han cursado estudios profesionales en los Estados Unidos de América”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número 4, p. 597.

347 Nichols, Richard E. (1956). *History of the U.S. Naval Mission to Peru*. Oficio del Jefe de la Misión Naval en el Perú al Jefe de las Operaciones Navales, p. 5. Copia en el Archivo del IEHMP.

Para 1962, los siguientes Oficiales habían seguido los cursos en Estados Unidos de América, dando una idea de la magnitud del entrenamiento alcanzado:

Capitán de Navío Carlos Risco B., Administración de Astilleros; Capitán de Fragata Oscar Cuadros M., Comando Naval; Capitán de Fragata Miguel Rotalde, Guerra Naval en Newport; Capitán de Fragata Javier Pinillos, Administración de Armamento; Capitán de Fragata Arturo Calisto, Ingeniería Naval; Capitán de Fragata S.N. José Lozano, Dirección de Hospitales Navales; Capitán de Fragata S.N. (O). Jorge Koster, Observerships Training in General Destrity; Capitán de Corbeta Germán Gonzáles, Oficial de Línea; Teniente Primero Jorge Bustamante, Ingeniería Naval; Teniente Primero Manuel Lores, CIC y GAS; Teniente Primero S.N. (MC) César Martínez, Medicina Submarina; Teniente Primero S.N. (O). Julio Nieves, Entrenamiento en Cirujía Dental; Teniente Segundo Andrés Bernales, CIC, GAS e Instructor; Teniente Segundo Ángel Castro F, Buceo en aguas profundas; Teniente Segundo Luis E. Guzmán, CIC, GAS e Instructor; Alférez de Fragata Jorge Arteta M., Barrido de Minas; y el Alférez de Fragata Jorge Portocarrero, Barrido de Minas.<sup>348</sup>

De hecho, entre 1959 y 1962 se enviaron a Estados Unidos de América a 96 Oficiales y 47 Tripulantes para seguir cursos de especialización y perfeccionamiento, en el marco de la Ayuda Mutua.<sup>349</sup>

Debe mencionarse que la Memoria del Ministro de Marina presentada por el Vicealmirante Florencio Teixeira Vela, en 1964, indicaba que la Misión Naval Americana era un “organismo técnico asesor de la Marina, ha estado a cargo del Capitán de Navío USN W.A. Stevenson [...] Durante este periodo se han efectuado diversas gestiones ante la superioridad de la Marina Americana, por intermedio de la Misión Naval, a fin de que Oficiales y Tripulantes de nuestra Armada puedan seguir estudios y cursos de perfeccionamiento en las diversas Escuelas y Centros de Instrucción de ese país”<sup>350</sup>

348 Tirado Lamb, Guillermo (1962). *Memoria Anual del Ministerio de Marina*, pp. 17-19.

349 Tirado Lamb, Guillermo (1962). *Síntesis Expositiva de la gestión ministerial del Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb*. Lima: Ministerio de Marina, p. 3.

350 Teixeira Vela, Florencio (1964). *Memoria Anual del Ministerio de Marina, periodo 1963-1964*. Ministerio de Marina, p. 3. William Alfred Stevenson se graduó de la Academia Naval de Annapolis en 1934. En 1938 se calificó en submarinos sirviendo a bordo del U.S.S. *S-35*. En 1943 fue Comandante del U.S.S. *S-30*, hundiendo 10000 toneladas de buques enemigos japoneses lo que le mereció su condecoración. Al año siguiente comandó el U.S.S. *Aspro*, hundiendo 11000 toneladas de buques japoneses. En 1945 asumió el comando del U.S.S *Cochino*, construido en la Electric Boat Co.

Como se mencionó, en 1942 se envió al Cadete de 4to año Alberto Jiménez de Lucio a la Academia Naval de Annapolis. El 31 de mayo de 1943, se nombró al Cadete de segundo año Arturo Calisto Morey,<sup>351</sup> el 26 de mayo de 1944 se nombró al Cadete de segundo año Alejandro Marchini Faccione, mientras que en 1945 se nombró al cadete de segundo año Manuel Bentín Sánchez.<sup>352</sup> Al año siguiente se envió al Cadete de Segundo año Daniel Masías Abadía. En 1949 el Cadete de 1er año Luis Sologuren ganó la beca para la Academia Naval de Annapolis, mientras que en 1950 la obtuvo el Cadete de 1er año Daniel Mariscal. En 1953 el Cadete de 1er año Francisco Vainstein obtuvo la beca. En 1954 asistió a la Academia Naval de Annapolis el Cadete de 1er año Guillermo Zariquiey Alegre. A los cuatro años obtuvieron vacante los cadetes de 1er año Guillermo Tirado Villena y Naím Benavente Alegría; y en 1959 el Cadete de 1er año Guillermo Devoto Elías, mientras que en 1963 se fue el Cadete de 1er año Julio Giannotti Iturrino. Los cadetes que se graduaban de Annapolis recibían, el mismo día, sus despachos de Alféreces de Fragata de la Armada Peruana con la antigüedad de la fecha de la promoción que les correspondía en Perú.

Al presente año, 45 cadetes navales peruanos siguieron sus estudios en la Academia Naval de Annapolis, y, actualmente, tres cadetes cursan sus estudios en dicha academia. De los graduados, cinco alcanzaron el grado de Vicealmirante, siete el de Contralmirante, cinco el de Capitán de Navío, cuatro el de Capitán de Fragata y cinco el de Capitán de Corbeta.<sup>353</sup>

---

351 Garaycochea, León (1944). *Legislación Naval*, p. 175. El Contralmirante Arturo Calisto Morey firma como Comisionado y Agregado Naval del Perú en los Estados Unidos de Norteamérica, en 1977 y 1978.

352 En 1949, Bentín Sánchez se graduó de Annapolis, formando “parte de la primera promoción de la postguerra, esto es, la promoción con la que se reasumió el curso normal de cuatro años al finalizar la II Guerra Mundial”. De acuerdo a la nota de prensa, con él eran cuatro los graduados quienes “lo han hecho a la cabeza de los latinoamericanos”. *Crónica Nacional* (1949). “Graduación de un Cadete Naval Peruano en Annapolis”. *Revista de Marina*, mayo-junio, número 3, p. 335.

353 Debo y agradezco esta información al Vicealmirante Luis Polar Figari.

## GESTOS Y PROTOCOLOS

La cantidad de visitas de buena voluntad, oficiales, extraoficiales, de entrenamiento, así como de “hub” hacia o desde un punto de alguna gira internacional en la cual un buque u Oficial de la Marina de Estados Unidos de América realizó al Callao son abundantes.<sup>354</sup> Del mismo modo, el número de recepciones ofrecidas por fechas conmemorativas, despedidas o bienvenidas para formar parte de la Misión Naval en el Perú llenan las páginas de la *Revista de Marina*. Estas actividades forjaban, poco a poco, los lazos de amistad y confianza profesional entre ambas Armadas.

El 27 de mayo de 1939 arribó la VII División de Cruceros de la Escuadra de EE.UU. que se encontraba realizando un viaje alrededor de Sudamérica. Esta División estaba compuesta por los cruceros *San Francisco*, *Tuscasola* y *Quincy*, al mando del Contralmirante U.S.N. Husband W. Kimmel, a quien se le asignó como ayudante al Capitán de Corbeta Rafael Torrico, recientemente llegado de Estados Unidos de América donde siguió un curso profesional. Los comandantes de los cruceros eran los capitanes de navío U.S.N. R.C. Parker, H.R. Badt y P.H. Basttedo, respectivamente.

Entre las actividades de índole protocolar, Kimmel recibió agasajos en el Country Club por el Ministro de Marina y Aviación Saldías, en el B.A.P. *Almirante Grau* a cargo del Comandante General de la Escuadra, Capitán de Navío Rotalde, y en el Country Club por el Jefe de la Misión Naval Americana, Capitán de Navío Bruce L. Canaga.

Como retribución, el Contralmirante Kimmel invitó a los altos mandos de la Armada así como al Presidente de la República y algunos ministros de Estado a bordo del *San Francisco*, donde participaron en una demostración de ejercicios navales que incluyeron aeronaves. Detalle interesante es que se distribuyeron a 84 cadetes navales en los dos cruceros americanos. Durante el almuerzo, Kimmel sostuvo que “era

---

354 Entre 1945 y 1948 arribaron al puerto del Callao buques estadounidenses como U.S.S. *Raleigh*, U.S.S. *Little Rock*, U.S.S. *Winconsin*, U.S.S. *Leyte*, U.S.S. *Massey*, U.S.S. *Dewey*, cinco submarinos tipo Fish, entre otros.

portador de un mensaje de confraternidad enviado por el Presidente Roosevelt”. El 30 del mismo mes, y en presencia de los marinos estadounidenses, los buques peruanos lanzaron una salva durante la ceremonia conmemorativa a los norteamericanos caídos en la guerra mundial.<sup>355</sup>

El 5 de abril de 1941 el octavo Jefe de Operaciones Navales del Departamento de Marina de Estados Unidos, Almirante U.S.N. Harold Rainsford Stark (1939-1942), invitó al Jefe del Estado Mayor General de Marina, Contralmirante Carlos Rotalde y al Capitán de Fragata Ernesto Rodríguez, comandante del B.A.P. *Pariñas*, para que realicen una visita a las plantas industriales así como para presenciar las actividades de la marina de dicho país. Al poco tiempo, y encontrándose ambos oficiales en Estados Unidos, el 29 de mayo, el Ministro de Marina, Díaz Dulanto firmó la resolución que nombraba a Rotalde como Comisionado Naval del Gobierno del Perú en Estados Unidos.<sup>356</sup>

En 1942, el Presidente de la República era el Ingeniero y Doctor Manuel Prado Ugarteche, siendo su Ministro de Marina y Aviación el Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto.<sup>357</sup> Eran tiempos signados por la Segunda Guerra Mundial en los cuales la Marina de Guerra del Perú desempeñó un papel activo en la Defensa Hemisférica. Un ejemplo de las buenas relaciones diplomáticas entre ambas Repúblicas fue el viaje que Prado hizo a Estados Unidos de América. Su viaje se llevó a cabo el 3 de mayo de 1942 a bordo de un bombardero Douglas puesto a disposición por el gobierno de Roosevelt. Fue pilotado por el General Frank Maxwell Andrews, Comandante en Jefe de todas las Fuerzas de Estados Unidos en el Caribe. Entre los numerosos integrantes de la comitiva peruana se encontraban Henry Norweb –Embajador de EE.UU. en Perú– Francisco Tudela y Varela, Víctor Andrés Belaunde y el Capitán de Navío José R. Alzamora, Edecán Naval del Presidente.

A su arribo fue recibido por el Presidente Franklin D. Roosevelt quien sostuvo que “la visita sin precedentes del Jefe del Poder Ejecutivo del Perú durante el ejercicio activo de tan elevado cargo, es una indicación concreta de los fuertes lazos que existen hoy entre Perú y Estados Unidos”.<sup>358</sup> Prado visitó la Academia Naval de Annapolis, West Point, universidad de Harvard, fábricas de producción de elementos bélicos,

---

355 Crónica Nacional (1939). “Llegada de la VII División de Cruceros de la Escuadra de Estados Unidos de Norteamérica”. *Revista de Marina*, mayo-junio, número 3, p. 444.

356 Garaycochea, León (1942). *Legislación Naval y de Aviación*, pp. 180 y 234.

357 Mediante Ley Nro. 9416 de fecha 27 de octubre de 1941 se separa el Ministerio de Marina y Aviación.

358 Crónica Nacional (1942). “Viaje del Sr. Presidente de la República a los Estados Unidos”. *Revista de Marina*, mayo-junio, número 3, p. 341.

entre otras. Cabe mencionar que a la muerte de Roosevelt, el 12 de abril de 1945, el gobierno declaró duelo nacional para el día en que se realizaren los funerales. Es llamativo el tercer párrafo del considerando de esta ley, que dice “Que su fervor por el equilibrio justiciero de la convivencia internacional lo llevó a concebir la política de buena vecindad para el servicio de la armonía universal”.<sup>359</sup>

Una posible consecuencia de aquel viaje pudo haber sido que el 20 de julio de 1942, el Contralmirante Federico Díaz Dulanto firmó la circular destinada a diferentes ministerios comunicándoles la creación de la dependencia “Servicio Aerofotográfico Nacional”, ubicado en la base aérea Jorge Chávez en Las Palmas. Para ello se adquirió un laboratorio y un equipo de la firma Fairchild Aerial Surveys, Inc., “ingenieros consultores fotogrametristas (sic) de Los Ángeles, California”.<sup>360</sup> La misión primera de esta dependencia fue efectuar operaciones aerofotográficas de carácter militar, pero no excluía las de orden no militar en provecho de otros ministerios, tales como el de Fomento y Hacienda.

Regresando al aspecto de esta sección, el 23 de mayo de 1948, el Ministro de Marina Contralmirante Mariano H. Melgar ofreció un almuerzo de despedida al Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos, Contralmirante U.S.N Jack H. Duncan, evento en el cual se hicieron los protocolares “votos por el progreso de las marinas del Perú y de los Estados Unidos de Norteamérica”.<sup>361</sup>

Duncan se había graduado de la Academia Naval de Annapolis en 1917, sirviendo a bordo del U.S.S. *North Carolina*, buque en el que participó en operaciones en la Primera Guerra Mundial. Fue Agregado Naval en Moscú durante la Segunda Guerra Mundial. En 1944 asumió el comando del crucero ligero U.S.S. *Phoenix*. A bordo de esta Unidad participó en los desembarcos en la isla Noemfoor y Cabo Sansapor; tuvo participación en los ataques a Galela y Morotai lo que permitió a la Séptima Flota entrar en posición para el desembarco en Leyte, operación en la cual el *Phoenix* bombardeó la playa momentos antes del desembarco. Fue condecorado con la Legión al Mérito.<sup>362</sup>

Otra visita que se recuerda es la del Contralmirante U.S.N. Edward W. Hanson, Comandante del XV Distrito Naval de Estados Unidos de América. El 5 de agosto

---

359 Garaycochea, León (1946). *Legislación Naval*, p. 249.

360 Garaycochea, León (1943). *Legislación Naval y de Aviación*, p. 351.

361 Crónica Nacional (1948). “Almuerzo al Contralmirante U.S.N. J.H. Duncan”. *Revista de Marina*, mayo-junio, número 3, p. 299.

362 Agradezco al personal del Naval History and Heritage Command de la U.S. Navy por la amabilidad en enviarme el resumen de su carrera.

de 1948 estuvo en la Escuela Naval, Arsenal Naval y Palacio de Gobierno, siendo recibido por el Presidente de la República José Luis Bustamante y Rivero. Durante sus actividades en Lima, fue condecorado en el salón de ceremonias del Ministerio de Marina con la Cruz del Mérito Naval en el grado de Comendador.<sup>363</sup>

A los pocos meses, el 25 de octubre, hizo su llegada a bordo del avión de la Armada estadounidense *Truculent Turtle*, el Contralmirante U.S.N. Osborne B. Hardison, Jefe de las Misiones Navales de los Estados Unidos de América en Latinoamérica.<sup>364</sup> Al poco tiempo de su retorno a Estados Unidos de América, se produjo un golpe de Estado que terminó con la presidencia de Bustamante, dando inicio al gobierno del General Manuel A. Odría.

El 31 de octubre se presentó el gabinete de la Junta Militar de Gobierno; en él, dos Oficiales de Marina asumieron puestos: el Contralmirante Federico Díaz Dulanto como Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, y el Contralmirante Roque Saldías como Ministro de Marina. En 1949 el Capitán de Navío Ernesto Rodríguez dejó su puesto de Jefe de Estado Mayor General de Marina para relevar al Contralmirante Díaz Dulanto en el despacho de Relaciones Exteriores.<sup>365</sup>

El 4 de julio de 1949 se conmemoró los 173 años de la independencia de Estados Unidos de América. En aquella ocasión, el Jefe del Estado Mayor General de Marina Capitán de Navío Félix Vargas Prada ofreció una champañada en el salón Dorado del Ministerio de Marina en honor del Jefe de la Misión Naval Americana Capitán de Navío U.S.N. Walter Zimmerman y de los Jefes y Oficiales de la Misión.<sup>366</sup> El 27 de julio, retribuyó el agasajo en los salones del Centro Naval por motivo de las fiestas patrias.<sup>367</sup>

Los avances tecnológicos y su aplicación a través de los buques de la marina de los Estados Unidos de América exigieron realizar diversas pruebas en la mar. Entre ellas,

---

363 Crónica Nacional (1948). “Visita del Contralmirante Edward W. Hanson”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número 4, p. 421.

364 Crónica Nacional (1948). “Visita del Jefe de las Misiones Navales de los E.A.U.”. *Revista de Marina*, setiembre-octubre, número, 5, p. 523.

365 El Capitán de Navío Ernesto Rodríguez ascendió a Contralmirante el 10 de setiembre de 1949. En aquella fecha también ascendieron a dicha clase los capitanes de navío Pedro Mazuré, Jorge Arbulú, Félix Vargas Prada y Francisco Corrales Ayulo.

366 Zimmerman combatió en la Primera Guerra Mundial, luego de lo cual ingresó a la Academia Naval de Annapolis, graduándose en 1922. En 1928, luego de servir en seis destructores, se calificó como Aviador Naval. En 1929 concluyó un curso de Ingeniería Aeronáutica en el MIT.

367 Crónica Nacional (1949). “Champañada a la Misión Naval Americana”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número, p. 597. El 11 de octubre la Misión Naval Americana ofreció un coctel en el Centro Naval por motivo del Día de la Marina.

la Flotilla de la Armada estadounidense Navy Task Unit estuvo en aguas peruanas efectuando investigaciones con proyectiles dirigidos en las altas capas atmosféricas y estudios de los rayos cósmicos cerca del Ecuador geomagnético. Los buques que arribaron al Callao el 25 de marzo fueron el buque madrina de hidroaviones U.S.S. *Norton Sound* al mando del Capitán de Navío U.S.N. Thomas A. Ahron, y de los destroyers U.S.S. *Agerholm* comandado por el Capitán de Fragata E.S. Gardner y U.S.S. *Richard B. Anderson* que tuvo como Comandante al Capitán de Fragata B.F. Quackenbusch.<sup>368</sup>

Entre el 3 y 6 de junio de 1950 el Contralmirante U.S.N. Milton E. Miles, Inspector de las Misiones Navales Norteamericanas y el Capitán de Navío U.S.N Charles L. Carpenter estuvieron Perú. Luego de visitar la Escuela Naval, la Escuela Superior de Guerra Naval, el Arsenal Naval, el Hospital Naval, entre otras Dependencias, se les ofreció un almuerzo en el hotel Crillón, al cual asistió el Embajador de Estados Unidos de América en el Perú. A la hora de los postres, el Ministro de Marina Contralmirante Roque Saldías sostuvo, hablando en inglés, un discurso que bien puede resumir la relación entre ambas Armadas, teniendo como puente de comunicación a las distintas misiones navales. Asimismo, de la lectura de sus palabras se reconoce que la jerarquía de los miembros de la Misión se encontraba realmente subordinada al mando naval peruano:

“Por muchos años, las Armadas del Perú y de los Estados Unidos de América, de la que es usted uno de sus más genuinos representantes, han estado estrechamente unidas por un fuerte sentimiento de camaradería. La Marina de Guerra del Perú está muy reconocida para con la Armada de los Estados Unidos de América, porque gran parte de su eficiencia y su progreso se ha logrado gracias a la bien demostrada capacidad de las diversas misiones navales, que por casi treinta años han servido lealmente a mi país y a la Armada del Perú.

Puedo decir que yo soy testigo de excepción de lo que acabo de decir al respecto; he tenido la oportunidad de servir con la mayoría de las misiones navales acreditadas en el Perú. Recuerdo muy bien mi primer nombramiento como Ayudante del Jefe de la primera misión naval, mi inolvidable y querido amigo, el que fuera Capitán de Navío Frank B. Freyer; allá por el año 1920 [...] Recuerdo a muchos de ellos, como

---

368 Crónica Nacional (1949). “Visita de la Flotilla Norteamericana Navy Task Unit”. *Revista de Marina*, marzo-abril, número 2, p. 217.

por ejemplo, el Capitán de Navío Charles Gordon Davy, quien nos acompañó desde 1920 hasta 1930 y reorganizó nuestra Escuela Naval como una pequeña Annapolis; el Contralmirante Emory D. Stanley, cuya presencia compartimos en dos misiones; los Almirantes Clark Woodward, Sherwood Taffinder, John Stony Abbott, William O. Spears, este último junto con el Almirante William S. Pye, fundadores de nuestra Escuela Superior de Guerra naval, el Capitán de Navío Bruce L. Canaga, que podemos decir, inició la segunda época de las misiones navales americanas en el Perú; el Contralmirante Lawrence North McNair, quien dando muestras del gran cariño que siente por nosotros, al dejar el alto cargo que aquí tenía como Jefe de la Misión y solicitar su retiro de la Marina de los Estados Unidos, ha fijado su residencia permanentemente en el Perú, haciendo de esta tierra su segunda patria; también deseo mencionar los eficientes servicios del Almirante Jack H. Duncan y por último, y en forma especial, quiero referirme a nuestro querido Capitán de Navío Walter E. Zimmerman, el actual Jefe de la Misión Naval, quien además de ser un leal y sincero amigo personal y del Perú, es uno de mis mejores colaboradores”<sup>369</sup>

El 19 de noviembre de 1955 arribó al Callao el U.S.S. *Columbus* bajo el comando del Capitán de Navío U.S.N. J.D. Grant con el objeto de operar con los buques peruanos. A bordo izaba su insignia el Contralmirante U.S.N. Thomas M. Stokes Comandante de la Fuerza de Destroyers de la Flota del Pacífico.<sup>370</sup> Lo interesante de esta visita operacional es que se llevaron a cabo ejercicios tácticos con destructores y submarinos peruanos, en los cuales el Contralmirante Alberto Arnillas Arana asumió, por una parte del ejercicio, el OCT. De acuerdo al documento de la historia de la Misión Naval en el Perú, sería la primera vez que se llevó a cabo un ejercicio combinado entre Fuerzas Navales estadounidenses y latinoamericanas.<sup>371</sup>

Otro ejemplo de las relaciones de amistad y cooperación en el ámbito institucional se dio en 1957, cuando el B.A.P. *Castilla* participó en el crucero de verano y en un entrenamiento operacional en la Base Naval de San Diego, obteniendo los más altos porcentajes de los últimos años. Estos ejercicios se llevaron a cabo años antes del establecimiento del UNITAS, en 1959. De acuerdo a los recuerdos del entonces

---

369 Crónica Nacional (1950). “Visita del Contralmirante Milton E. Miles U.S.N., Inspector de las Misiones Navales Norteamericanas”. *Revista de Marina*, mayo-junio, número 3, p. 423.

370 Crónica Nacional (1955). “Visita del U.S.S. *Columbus*”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, p. 631.

371 Nichols, Richard E. (1956). *History of the U.S. Naval Mission to Peru*, p. 14.

Cadete de 4to año Gustavo Barragán, quien participó de este crucero; durante sus francos los Cadetes Navales llamaron la atención por la forma de llevar bien puesto sus uniformes: “si hay algo que impresiona a los norteamericanos es el uniforme, diariamente nos detenían para preguntarnos si éramos ingleses o canadienses [...] a lo que respondíamos *from Peru*”.<sup>372</sup>

El 27 de mayo de 1957, el destructor-escolta B.A.P. *Aguirre* zarpó rumbo a Hampton Road para participar en la Revista Naval Internacional que se llevó a cabo entre el 8 y 17 de junio y que llevó por título el Festival Jamestown. Varios buques latinoamericanos formaron parte de estas actividades. Al término, el Jefe de la Flota del Atlántico de los Estados Unidos de América envió un despacho al Capitán de Fragata Oscar Carlín Arce, Comandante del *Aguirre* diciendo que su participación “es un crédito para vuestra Marina y para vuestra Nación así como una contribución a la imprecadera amistad entre nuestros países [...] se renovaron antiguas amistades y se adquirieron otras tantas nuevas. La amistad entre nuestras naciones ha sido más cimentadas”.<sup>373</sup>

Ese mismo año, entre el 23 y 26 de abril de 1957, se llevó a cabo en la Zona del Canal de Panamá la Operación llamada *Carib-Ex*, operación que fue un ejercicio militar conjunto con el fin de adiestrar a las fuerzas de los Estados Unidos de América. El Jefe del Comando del Caribe, General R.M. Montagu invitó como Observadores a las más altas autoridades militares del continente. La Armada del Perú envió al Jefe del Estado Mayor General de Marina Capitán de Navío Pedro Gálvez Velarde así como al Capitán de Navío Carlos Monge Gordillo, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, al Capitán de Fragata Alberto Benvenuto, profesor de Estrategia en dicha Escuela y al Jefe de Comunicaciones Navales Capitán de Fragata José Arce Larco.

Bombas atómicas simuladas hicieron explosión en la playa, lanzadas por aviones de bombardeo, luego se realizó el asalto anfibio en el que actuaron 7500 hombres, participaron cinco buques de desembarco de tanques, dos barcos de transporte de ataque, cinco buques de desembarco, un transporte de alta velocidad, un portaviones, entre otras Unidades Navales y 6500 Infantes de Marina. “La operación Anfibia

---

372 Barragán Gustavo (1957). “Crucero de Verano a San Diego”. *Revista Orto*. La Punta: Escuela Naval del Perú, p. 48.

373 Crónica Nacional (1957). “Viaje del B.A.P. Aguirre a Hampton Road para participar en la Revista Naval Internacional”. *Revista de Marina*, mayo-junio, número3, p. 459.

consistió en un asalto a una playa combinada con un asalto vertical con helicópteros en la zona de Gatún”.<sup>374</sup>

Entre el 8 y el 28 de mayo de 1958, el Contralmirante Guillermo Tirado Lamb, Comandante General de la Marina efectuó una visita a diversas instalaciones navales de la Armada estadounidense. Tirado Lamb viajó en compañía del Capitán de Navío Alfonso Navarro, el Capitán de Fragata Carlos A. Salmón Cavero, y de su ayudante el Capitán de Corbeta Jorge Parodi Galliani.<sup>375</sup> Esta comitiva estuvo en las dependencias del VIII, XI y XII Distrito Naval. Tirado se reunió con el Almirante Burke, habló en la sesión especial de la Junta Interamericana de Defensa (JID) y fue condecorado con la Legion of Merit en el grado de Commander por el secretario de Marina Thomas S. Gates.<sup>376</sup>

Ese mismo año de 1958, la Armada Peruana recibió la visita del Contralmirante U.S.N. Charles H. Lyman III, Jefe de Estado Mayor del U.S. Naval War College. Durante su estadía visitó varias dependencias de la Marina tales como la Base Naval del Callao, la Escuela Naval del Perú, el Servicio de Hidrografía y faros, el Centro Médico Naval, así como las Escuela Superior de Guerra de las tres Fuerzas Armadas y el Centro de Altos Estudios Militares.

El Contralmirante Lyman fue objeto de varios agasajos, tanto el ofrecido por el Capitán de Navío U.S.N. Edward E. Shelby, Jefe de la Misión Naval, el Ministro de Marina en el Club Nacional y el almuerzo organizado por el Comandante General de la Marina.<sup>377</sup>

---

374 Crónica Nacional (1957). “Altas autoridades navales del Perú presenciaron grandes maniobras de guerra moderna en la Zona del Canal de Panamá”. *Revista de Marina*, marzo-abril, número 2, pp. 283-284.

375 El Capitán de Corbeta Carlos Salmón Cavero integró la Comisión Naval del Perú en Estados Unidos de América, desde 1943 hasta 1946, cuando fue adscrito a la División de Asuntos Panamericanos del Departamento de Marina para presidir el grupo de Oficiales Navales representantes de las repúblicas latinoamericanas “para organizar y establecer un programa de ayuda técnica de instrucción en base del doblaje al español de películas de carácter profesional.

376 Crónica Nacional (1958). “Visita oficial del Comandante General de la Marina a instalaciones navales de los Estados Unidos de América”. *Revista de Marina*, mayo-junio, número 3, pp. 486-488.

377 Shelby se graduó de la Academia Naval de Annapolis en 1933. Sirvió a bordo del U.S.S. *Raleigh* y U.S.S. *Drayton*. Se calificó en submarinos sirviendo en el U.S.S. *S-42* y el U.S.S. *R-17*. Fue Comandante del U.S.S. *R-12* en 1942. En diciembre de 1943 fue Comandante del U.S.S. *Sunfish* (SS 281). A bordo de esta Unidad hundió algunos buques japoneses, mereciéndole las medallas de la Silver Star, Navy Cross, Gold Star in Lieu of Second Navy Cross y Gold Star in lieu of Third Navy Cross. En 1950 fue Comandante de la 22° División de Submarinos. Agradezco al personal del Naval History and Heritage Command de la U.S. Navy por la amabilidad en enviarme el reporte de su carrera hasta 1958.

Durante este último que se llevó a cabo en el club de oficiales de La Punta, el Contralmirante Juan Francisco Torres Matos indicó que “los lazos profesionales y de camaradería que desde tiempo unen a nuestras marinas, se estrechan una vez más con su visita, pues tenemos el conocimiento de su interés y especial deferencia para con Oficiales Navales peruanos que han estado bajo su control técnico en New Port, en calidad de alumnos”. Torres Matos se refería a los capitanes de fragata Echeandía y López de Castilla.

Lyman respondió agradeciendo las buenas atenciones recibidas, rememorando que siempre había oído de su padre, quien era Infante de Marina, así como Oficiales Navales de su país que habían estado en Perú, que una de las características nacionales era la hospitalidad “la eficiencia, alto espíritu y las cualidades sobresaliente de la Marina Peruana”; añadiendo que traía el saludo del almirante Burke, y que se encontraba sumamente contento de intercambiar opiniones de “nuestros problemas comunes, especialmente los que se refieren a Estrategia, Táctica, Relaciones Internacionales y demás asuntos que se tratan en nuestras Escuelas de Guerra”.<sup>378</sup>

En 1960, se cumplieron cuarenta años del establecimiento de la primera Misión Naval de los Estados Unidos de América. La fecha no pasó desapercibida por las autoridades del momento. Es por ello que el 10 de julio de aquel año se develó una placa conmemorativa por las cuatro décadas de trabajo de los marinos estadounidenses en el Perú, en el hall del Ministerio de Marina. Al acto asistieron tanto el Ministro de Marina como el Embajador de Estados Unidos Selden Chapin. El Almirante Tirado Lamb sostuvo que al establecerse la Misión Naval llegó “a playas peruanas un brillante grupo de Oficiales Navales que inició, desde aquellos momentos, la más esforzada, eficiente y leal contribución al desarrollo y progreso de nuestra Marina”. Luego añadió que:

“La Marina del Perú, nacida en los albores de nuestra independencia, creó y mantuvo una tradición naval de orgullo y de verdad [...] pero con la llegada de la primera Misión Naval Americana se produjo la anhelada inyección de renovación que se pretendía y bien pronto se dejó sentir el bienestar efecto de su presencia. Comienza entonces una nueva etapa de nuestra vida naval [...] Prácticamente no hubo un solo aspecto de la actividad naval que no fuera permeable a esta acción renovadora [...] A las Misiones Navales y a los hombres que las integraron, la Marina

---

378 Crónica Nacional (1958). “Visita del Contralmirante Charles H. Lyman, U.S.N”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número 4, pp. 664-666. El Capitán de Corbeta Alejandro Marchini fue designado su Ayudante, encargándose de la traducción de sus palabras en este evento.

del Perú puede señalarlos realmente, como los forjadores de la nueva orientación de nuestra Marina, pues marcaron sobre terreno firme una tónica de optimismo y de realidad cuyos resultados hemos sabido apreciar”.<sup>379</sup>

El Embajador Chapin respondió indicando que la camaradería entre ambas Armadas es “indiscutiblemente la mayor contribución en el acercamiento” entre ambos pueblos.

Entre el 26 y 31 de marzo de 1962 se llevó a cabo la III Conferencia Naval Interamericana, en Viña del Mar, Chile. Días antes, el Jefe de Operaciones Navales de Estados Unidos de América Almirante U.S.N. George W. Anderson permaneció dos días en Perú como huésped de la Armada.<sup>380</sup> La Delegación Peruana asistió a la cita a bordo del avión del Comandante del XV Distrito Naval Americano por invitación del Contralmirante U.S.N. Richard S. Craighill, quien había visitado Iquitos en compañía del Jefe del Estado Mayor General de Marina Contralmirante Carlos Monge Gordillo, en noviembre de 1961.

Entre las ponencias presentadas en la Conferencia Interamericana, estuvieron “Bases de Acuerdo para las Conferencias Navales Interamericanas” dada por el Capitán de Navío Raúl Montero Cornejo de la Armada de Chile; “La orientación actual de la Armada de los EEUU en conexión con la construcción de buques, estrategias, tácticas y armamento” a cargo del Capitán de Navío U.S.N. J.J. Ball; “Recomendaciones al Plan para la Defensa del tráfico marítimo” a cargo del Vicealmirante Francisco Torres Matos, Comandante General de la Marina y “Análisis de la situación mundial bajo el punto de vista de la Armada de los EEUU de N.A.” a cargo del Almirante U.S.N. George W. Anderson. Esta última conferencia debió ser de especial interés si se recuerda que a los pocos meses ocurrió la crisis de los misiles en Cuba, lo que obligó a suspender la fase II del ejercicio UNITAS II que comprendería la zona de Callao y Talara. La fase I se llevó a cabo en Mejillones-Chile.

De acuerdo a la Memoria del Ministro de Marina, entre setiembre de 1961 y

---

379 Crónica Nacional (1960). “Ceremonia del 40° aniversario del establecimiento en el Perú de la Misión Naval Americana”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número 4, p. 422.

380 El Jefe de la Misión Naval Americana era el Capitán de Navío U.S.N. H.J. Smith, Jr., quien a decir del Vicealmirante Tirado Lamb, gestionó ante su país el viaje de “Oficiales Peruanos a diversas Escuelas y Centros de Instrucción de la Armada Americana”. Tirado Lamb, Guillermo (1962). *Memoria Anual del Ministerio de Marina*, p. 2. Es interesante resaltar que el tópico “Misión Naval Americana” es el cuarto que trata el Ministro, después de Organización, Ministro, Consejo Superior de Marina y antes que Comandancia General de la Marina, Secretaría de la Comandancia General, Jefatura del Estado Mayor General de Marina, Inspectoría, etc.

marzo de 1962 estuvieron en Perú los siguientes oficiales estadounidenses: Almirante U.S.N. Richard H. Phillips, al mando de los alumnos de la Academia de Guerra Nacional de EEUU.; Contralmirante U.S.N. Richard S. Craighill, Comandante del XV Distrito Naval, zona del Caribe; Contralmirante U.S.N. John F. Davidson, Superintendente de la Escuela Naval de Annapolis, Contralmirante U.S.N. John Weatherwax, Jefe de la Misión Naval Americana en Brasil, Teniente General Andrew P. O'Meara, Comandante de la Zona del Caribe y Jefe de Ayuda Mutua para América Latina, Contralmirante U.S.N. John Quinn, Director de Asuntos Panamericanos del Departamento de Marina de EE.UU.; Almirante U.S.N. George W. Anderson, Jr. Jefe de Operaciones Navales de los EE.UU.; Capitán de Navío U.S.N. Ely Venock, Jefe de la Misión Naval Americana en Venezuela, Capitán de Navío U.S.N. J. Scapa, Jefe de la Misión Naval Americana en Ecuador, entre otros.<sup>381</sup>

Del 15 al 31 de mayo de 1964, el Ministro de Marina Vicealmirante Florencio Teixeira Vela visitó las instalaciones de la Armada estadounidense. Lo acompañaron su Secretario General Capitán de Navío Julio García Cúneo, el Capitán de Fragata Arturo Calisto y el Capitán de Fragata Oscar Barco S., su Ayudante. La comitiva hizo escala en la Zona del Canal, San Juan de Puerto Rico, Cabo Kennedy, Jacksonville, New London, Washington D.C., New York, San Francisco y San Diego. El Secretario de Marina de Estados Unidos de América, Paul H. Nitze, condecoró al Ministro de Marina con la Legión al Mérito.

El 24 de mayo de 1965 arribó al Perú, invitado por la Marina Peruana, el Almirante U.S.N. David McDonald, Jefe de Operaciones Navales de Estados Unidos de América. Permaneció hasta el 27 de dicho mes, visitando diversas instalaciones navales así como al Presidente de la República Fernando Belaunde. A los dos meses, el Vicealmirante Alejandro Martínez Claire, Comandante General de la Marina, condecoró con la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Oficial al Capitán de Fragata U.S.N. Orpheus L. Woodbury, Jr, de la Misión Naval Americana por su próximo retorno a su país. Este Oficial era del Supply Corps y había servido previamente en la Oficina de Compras de la Armada de su país, sirviendo después en el U.S.S. *Shenandoah*.

Durante el segundo semestre de dicho año, el Comandante General de la Marina fue invitado a Estados Unidos de América por el Secretario de Marina Paul Nitze, quien lo condecoró con la Legión al Mérito en el grado de Comendador por su “notable competencia profesional y por su aporte al acrecentamiento de la eficiencia

---

381 Tirado Lamb, Guillermo (1962). *Memoria Anual del Ministerio de Marina*, pp. 5-8.

de la Armada Peruana y por haber contribuido al desarrollo y fortalecimiento de las cordiales relaciones que existen entre las Marinas de Guerra de ambos países”<sup>382</sup>

El 15 de setiembre asumió el nuevo Ministro de Marina, Contralmirante Luis Ponce Arenas, quien recibió los saludos del nuevo Jefe de la Misión Naval Americana, Capitán de Navío U.S.N Davis Cone. Este saludo protocolar se llevó a cabo seis antes de la conmemoración del 86 aniversario del combate naval de Angamos. Lo interesante de aquella ceremonia fueron las palabras del flamante Ministro que mostraba cómo la influencia internacional afectaba directamente los roles constitucionales de la Armada Peruana así como recordaba de qué tradición provenían sus integrantes:

“El mundo se ve envuelto hoy en una gigantesca pugna entre dos ideologías y nuestras dos nuevas tareas, la defensa hemisférica y la defensa antisubversiva tienen su origen en esa pugna. No nos engañemos. Se trata de una lucha por las mentes de los hombres. El Comunismo pretende capitalizar las injusticias sociales para imponernos una filosofía atea y materialista que justifica la violencia y la revolución [...] la lucha contra la injusticia no comenzó en Rusia hace cincuenta años; comenzó en Judea hace veinte siglos. Es nuestro deber, como herederos de esa tradición, demostrar a los millones de hombres a quienes la revolución industrial ha abierto nuevos horizontes que la justicia social se puede lograr pronto y eficazmente son sacrificar la libertad y la dignidad, a través de los procesos democráticos”<sup>383</sup>

---

382 Crónica Nacional (1965). “Comandante General de la Marina regresó de los EEUU.” *Revista de Marina*, setiembre-octubre, número 5, p. 732.

383 Crónica Nacional (1965). “La Marina de Guerra del Perú conmemoró brillantemente el 86 aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos”. *Revista de Marina*, setiembre-octubre, número 5, p. 733.

## ADQUISICIONES NAVALES DE SUPERFICIE

El 8 de setiembre de 1943, bajo el mando del Capitán de Corbeta Jorge Barreto, arribaron al puerto del Callao dos de los nuevos caza-submarinos adquiridos en Estados Unidos de América. El Contralmirante U.S.N Laurance N. McNair Jefe del Estado Mayor General de Marina, ofreció un almuerzo de agasajo durante el cual sostuvo entre los votos de aplauso y satisfacción, un mensaje que merece ser tomado en cuenta porque demuestra los ánimos y preocupaciones del alto mando en los momentos que se vivían a raíz de la guerra mundial:

“[...] estos oficiales y tripulantes han recibido durante su instrucción [estuvieron un tiempo en Panamá] [...] experiencia en las operaciones navales de la guerra presente, que, sin lugar a duda, significan una actividad particular que no tiene precedente en las enseñanzas que nos han dejado las operaciones navales del pasado y que son una verdadera evolución en los métodos y conceptos de las operaciones navales [...] La adquisición de estas nuevas Unidades equipadas con los más modernos implementos y desarrollos de la ciencia naval del presente, representa una nueva era en la historia naval del Perú”<sup>384</sup>

McNair continuó con sus palabras referidas a la importancia de la preparación técnica y tecnológica de los miembros de la Marina de Guerra del Perú, puesto que los tiempos avanzaban aceleradamente en favor de la modernidad de la guerra naval. Para que la Armada Peruana no se quedara rezagada en aquella carrera, su gente debía aceptar el progreso y asumirlo como parte propia de la vida institucional.

“Yo quiero hablar muy seriamente sobre lo que yo considero como la nueva era para la Marina del Perú. Las operaciones navales del presente requieren en su desarrollo equipos modernos, requieren hombres

---

384 Crónica Nacional (1943). “Llegada de los Caza-Submarinos C.S-1 y C.S-2”. *Revista de Marina*, setiembre-octubre, número 5, p. 586.

con ideas modernas, requieren sistemas de operación modernos [...] Nosotros en la Marina del Perú debemos comprender y aceptar que es necesario, que es premiosamente necesario para nosotros, enfrentar con decidida voluntad el problema de la instrucción del personal [...] Nuestros hombres deben estar imbuidos de una idea de progreso, deben de interpretar la evolución de los sistemas y equipos, deben aceptar el adelanto de la guerra moderna [...]”<sup>385</sup>

McNair se había graduado de la Academia Naval de Annapolis con la clase de 1905, recibiendo su despacho de Alférez de Fragata en 1907. Estuvo a bordo del U.S.S. *Massachusetts*, U.S.S. *Indiana* y U.S.S. *Marietta*; participando en operaciones de desembarco en Santo Domingo (1906), Cuba y Honduras (1907). De Capitán de Corbeta asumió el comando del U.S.S. *Ericsson*, con el que operó convoyando transportes logísticos y de transportes de tropas durante la Primera Guerra Mundial, siendo condecorado con la Navy Cross. Entre 1931 y 1933 fue Comandante del crucero ligero U.S.S. *Richmond*. Estudió el curso avanzado en el U.S. Naval War College (1938-1939). En 1942 era Agregado Naval en Roma, siendo destacado a Perú, donde ascendió a Contralmirante el 23 de febrero de 1943. En 1947 dejó el servicio por temas médicos a consecuencia del servicio.

Su gestión en promover lazos de amistad entre las Armadas de Perú y Estados Unidos de América durante la Segunda Guerra Mundial le granjeó ser condecorado con la Legión al Mérito de su país. “*For exceptionally meritorious conduct in the performance of outstanding service as Chief of the U.S. Naval Mission to Peru from 2 September 1942 until the end of the war. With profound understanding of the problems of the Peruvian Navy, he materially contributed to the war effort by engendering a mutual understanding and friendship between the United States and Peru [...]*”<sup>386</sup>

El entrenamiento de la guerra submarina como antisubmarina fue incrementándose en exigencia gracias a las nuevas adquisiciones que se llevaron a cabo durante el primer gobierno de Manuel Prado y Ugarteche. Por ejemplo, el 21 de setiembre de 1943 se incorporaron a la Armada los Caza-Submarinos CS-1 y CS-2. El 26 de febrero del siguiente año lo hicieron los CS-3 y CS-4, arribando al Callao bajo el comando del Capitán de Corbeta Julio Giannotti Landa. Los CS-5 y CS-6 lo harían el 16 de setiembre de 1944, creándose, el 3 de abril del mismo año la Flotilla de Caza Submarinos, subordinada a la Comandancia General de la Escuadra.<sup>387</sup>

385 *Ibidem*, p. 587.

386 Agradezco al personal del Naval History and Heritage Command de la U.S. Navy por la amabilidad en enviarme el resumen de su carrera hasta 1958.

387 Garaycochea, León (1945). *Legislación Naval*, p. 134.

El 19 de diciembre de 1943 arribó al primer puerto del Perú el B.A.P. *Contramaestre Dueñas* al mando del Capitán de Corbeta Carlos Teixeira. Este buque fue construido en los astilleros de Gulfport Boiler and Welding Works Inc. de Port Arthur, Texas-EE.UU.

Para este año de 1943, el volumen de las operaciones financieras y de crédito que la Armada Peruana realizaba en Estados Unidos de Norteamérica hizo necesario crear el Departamento de Contabilidad y Administración de la Comisión Naval del Perú en ese país. La función de este Departamento fue tener “bajo su responsabilidad el manejo y control de todos los fondos que la Marina envía para cubrir las necesidades del personal de la Armada Nacional, adquisiciones, préstamos y arriendos que se hacen en ese país”. Su primer jefe fue el Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado.<sup>388</sup>

Al siguiente año, el 2 de marzo de 1944, arribaba a Iquitos el B.A.P. *Curaray*, Unidad construida en los astilleros de John Matton & Son Inc., Waterford, New York-EEUU. Su comandante fue el Capitán de Corbeta Enrique León de la Fuente.

En la línea de compras de Unidades Navales, se adquirió una grúa flotante completa, con trípode, plumas, winches, accesorios y una potencia de elevación de 120 toneladas para el servicio de la Armada. El 23 de julio de 1945 se le bautizó con el nombre de *Dos de Mayo*.

Una experiencia interesante se vivió a raíz de la cada vez más frecuente entrega al Perú de Unidades Navales. Estas eran de una tecnología avanzada en comparación con los antiguos cruceros y destructores con que contaba la Marina peruana. La Misión Naval Americana sugirió enseñar el idioma inglés a la plana menor seleccionada para dotar y traer desde Estados Unidos a los nuevos buques de superficie. Los Subalternos de la Misión Naval serían los responsables de la enseñanza a sus pares, siendo supervisados por los capitanes de fragata Downes y Neyman.

Para ello se utilizó el método básico publicado por el Orthological Institute del MIT titulado “Learning the English Language”; así como el libro preparado por la Marina estadounidense “Navy Life”. Las clases fueron a bordo del B.A.P. *Guise*.<sup>389</sup> Por otro lado, desde 1945 se encontraba en la Escuela Naval el Capitán de Corbeta U.S.N. Lawrence Kiddle, quien organizó el Departamento de Idiomas de dicho plantel. En 1947 regresó a su país. Estos dos ejemplos evidencian la preocupación por parte de la Marina Peruana de enseñar el idioma inglés a las nuevas generaciones

388 Garaycochea, León (1944). *Legislación Naval*, pp. 63-64.

389 Woll, Abel (1946). “Una experiencia en la enseñanza del inglés a nuestro personal subalterno.- El grupo Guise”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número 4, p. 352.

que operarían, principalmente, los buques que se entregarían al Perú por su apoyo a la causa occidental durante la Segunda Guerra Mundial.

Al poco tiempo el Teniente Segundo Alberto Jiménez de Lucio escribió un artículo en la *Revista de Marina* sobre la importancia de las traducciones técnicas dentro de la Armada, las cuales eran hechas, generalmente, por el Personal Superior. Anteriormente se publicaron trabajos de traducciones de manuales y reglamentos pero que adolecieron de la falta de homogeneidad en la terminología. En su publicación, Jiménez de Lucio sostuvo que: “La mayor parte del material en uso en nuestra Armada procede de países de habla inglesa, y en especial de los Estados Unidos de N.A. Para poder utilizar eficientemente esta material es indispensable disponer de los manuales y libros de instrucción sobre su funcionamiento y operación”.<sup>390</sup>

Para ello sugirió una serie de etapas en el proceso: Selección, traducción, terminología, redacción. En su artículo, Jiménez añade un apéndice con el borrador de la Introducción del proyectado Diccionario de Armamento y Tiro, el cual contaría de dos tomos: inglés-español y español-inglés-definición. Para la elaboración de dicho diccionario se contó con el apoyo de personal de la Escuela de Artillería de la Escuela Naval y de la Misión Naval de los Estados Unidos de América. Algunos años después, el Jefe de Operaciones Navales ordenó, en agosto de 1952, que todos los programas de traducción fueran llevados a cabo por los miembros de las misiones navales.<sup>391</sup>

Desde otra óptica, mediante Resolución Ministerial Nro. 1749 de fecha 29 de setiembre de 1945 se aprobó la publicación “Planes para el entrenamiento organizado a bordo de los buques de la Armada”, siendo una traducción del artículo titulado “Organized Shipboard Training” del Bureau of Naval Personnel training bulletin del 15 de abril de 1945. Para ello, el Estado Mayor General de Marina conformó un comité compuesto por el Capitán de Navío Adán D. Badham S., Capitán de Fragata U.S.N Edwin H. Downes, Capitán de Fragata U.S.N. Clinton A. Neyman Jr., y los capitanes de corbeta Carlos Monge, Fernando Lino, Jorge Barreto, Enrique Carbonell y César Gonzáles D.<sup>392</sup> Neyman Jr. laborara en la Fuerza de Comandos Navales, mientras que Downes en la Escuela Naval del Perú y Escuelas Técnicas de la Armada.

---

390 Jiménez de Lucio, Alberto (1948). “Sobre Traducciones Técnicas”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, p. 625.

391 Nichols, Richard E. (1956). *History of the U.S. Naval Mission to Peru*. Oficio del Jefe de la Misión Naval en el Perú al Jefe de las Operaciones Navales, p. 4. Copia en el Archivo del IEHMP.

392 Garaycochea, León (1946). *Legislación Naval*, p. 437.

Este publicación sostenía al inicio que

“La última oportunidad para aprender –antes del combate– es a bordo. No hay otro sitio para terminar el entrenamiento. Por lo tanto, la forma como el programa de entrenamiento de un buque está organizado, tendrá una relación directa con la efectividad del buque en combate. Debe haber entrenamiento planeado. Cada hombre debe estar preparado para su trabajo. Debe ser técnicamente competente, autómatas en sus reacciones, conocedor del lugar que le corresponde en la organización del buque. Debe poseer conocimiento, habilidad y experiencia y el ascendiente que se necesita para pelear y ganara [...] Los problemas varían en cada buque. Ninguna publicación naval puede llegar a ser un programa fijo de entrenamiento. Cada buque debe hacerlo por sí solo [...] Todas estas sugerencias están basadas en los planes y métodos de entrenamiento usados actualmente en los buques de guerra de los Estados Unidos. Las sugerencias son el reflejo del principio de una buena enseñanza aplicables tanto en tierra como en el mar”<sup>393</sup>

Regresando a las adquisiciones navales de superficie, de acuerdo al reporte sobre la Historia de la Misión Naval en el Perú, luego de la Segunda Guerra Mundial el Gobierno de Prado inició gestiones para adquirir buques que le permitieran optimizar sus capacidades de guerra antisubmarina, lo que a su vez, le permitiría cumplir con los acuerdos de defensa mutua.

El 24 de mayo de 1947 arribaron al puerto del Callao desde Halifax, Canadá, al mando del Capitán de Navío Guillermo Thornberry dos nuevas fragatas que se sumaban a la Escuadra Peruana. Los buques fueron B.A.P. *Teniente Ferré* (ex *Poundmaker*) comandado por el Capitán de Fragata Enrique Camino, teniendo como Segundo Comandante al Capitán de Corbeta César Gonzáles; y el B.A.P. *Teniente Palacios* (ex *St. Pierre*) al mando del Capitán de Corbeta Carlos Espinoza, siendo el Segundo Comandante el Capitán de Corbeta Raúl Delgado.<sup>394</sup> Estos buques arribaron sin armamento ni equipos electrónicos. Para subsanar aquello, en julio de aquel año fueron enviadas a Estados Unidos para instalarles los cañones de 3”, 40mm y 20mm, así como en los equipos electrónicos.<sup>395</sup> El Capitán de Fragata U.S.N. Harold J. Islev-

393 Apéndice a Garaycochea, León (1946). *Legislación Naval*, p. 437.

394 Crónica Nacional (1947). “Llegada de dos nuevas Unidades de la Escuadra Peruana”. *Revista de Marina*, mayo-junio, número 3, p. 268. Estos buques fueron dadas de baja mediante Decreto Supremo de fecha 18 de diciembre de 1965.

395 Nichols, Richard E. (1956). *History of the U.S. Naval Mission to Peru*. Oficio del Jefe de la Misión Naval en el Perú al Jefe de las Operaciones Navales, p. 2. Copia en el Archivo del IEHMP.

Peterson, Asesor en Asuntos de Ingeniería e integrante de la Misión Naval, estuvo presente para facilitar los asuntos de su materia.

A estas Unidades le siguieron nueve, que bajo el mando del Capitán de Fragata Alfredo Freyre, arribaron al Perú desde Estados Unidos de América. La fragata B.A.P. *Gálvez* de 1430 toneladas de desplazamiento y una velocidad de 20 nudos llegó comandada por el Capitán de Fragata Augusto García Zapatero. Los barreminas B.A.P. *Guardiamarina San Martín* de 290 toneladas de desplazamiento y de una velocidad de 10 nudos llegó al mando del Capitán de Corbeta Juan Cabello, el B.A.P. *Alférez Bondy* al mando del Capitán de Corbeta Carlos Salmón; los remolcadores B.A.P. *Condestable Selendón* de 1300 toneladas de desplazamiento, 10 nudos de velocidad estuvo al mando del Capitán de Fragata Gustavo Mathey así como el B.A.P. *José Olaya* comandado por el Capitán de Fragata Edmundo Guzmán Barrón. Finalmente, cuatro barcasas de desembarco completaban la lista (BT-1, BT-2, BT-3 y BT-4). Estas últimas estuvieron al mando de los tenientes segundos Alberto Indacochea, Ismael Otárola, Guillermo Villa y Rafael Zevallos.<sup>396</sup>

En una alocución en Radio Nacional, por motivo de las actividades por el aniversario del Combate Naval de Angamos, el Capitán de Corbeta Eduardo Villa Salcedo sostuvo que los buques con que la Armada Peruana debía cumplir su misión constitucional tenían un “valor militar muy inferior al que corresponde a nuestra Patria, siendo de angustiosa urgencia el reemplazarlas”.<sup>397</sup>

Una de las razones por las cuales la Junta de Gobierno Militar presidido por el General de Brigada Manuel A. Odría pudo reunir dinero para la compra de mejores Unidades Navales fue la promulgación de decretos-leyes que otorgaban el 1% del producto del impuesto sobre la mercadería de importación al Ministerio de Marina. Esta totalidad de ingresos se hizo efectiva a partir del 1 de enero de 1950.<sup>398</sup> La *Revista de Marina* sostuvo, a raíz de dichas normas, que era “el paso inicial pero firme para que en futuro próximo contemos con las unidades navales que reemplacen a nuestros anticuados buques, en donde se ha formado la Oficialidad de nuestra Armada”. Finalizaba su nota indicando que se iniciaba “una nueva era en el resurgimiento de nuestra Armada”.<sup>399</sup>

---

396 Crónica Nacional (1947). “Nueve Unidades adquiridas en EEUU para nuestra Marina de Guerra”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, pp. 519-520.

397 Crónica Nacional (1949). “Disertación por las ondas de Radio Nacional”. *Revista de Marina*, setiembre-octubre, número 5, p. 746.

398 Decreto-Ley Nro. 11191 que modificó el Decreto-Ley Nro. 11167 de fecha 16 de setiembre de 1949.

399 Crónica Nacional (1949). “Fondos para la adquisición de Unidades Navales”. *Revista de Marina*, setiembre-octubre, número 5, p. 737.

En efecto, en 1951 se enviaron al Arsenal Naval de Brooklyn-New York las fragatas B.A.P. *Teniente Ferré* y *Teniente Palacios* para efectuarles un reacondicionamiento que les permitió contar con equipos de radar, capacidad de detección submarina, artillería antiaérea así como dispositivos para el lanzamiento de cargas de profundidad. Desde el 30 de marzo hasta el 13 de octubre de 1951, estas Unidades fueron adaptadas como buques antiaéreos y antisubmarinos, y efectuaron, durante cinco semanas, entrenamientos con los buques estadounidenses en Norfolk. A bordo se encontraron, además de sus respectivas tripulaciones, las dotaciones de los tres destructores escolta que serían transferidos al Perú. Estos buques fueron los destructores escolta de la clase Cannon ex U.S.S. *Bangustt*, U.S.S. *Waterman* y U.S.S. *Weaver*, que fueron bautizados como B.A.P. *Castilla*, B.A.P. *Aguirre* y B.A.P. *Rodríguez*, respectivamente.<sup>400</sup> El Sub Jefe de la Misión Naval Americana, Capitán de Navío U.S.N. Carpenter fue de ayuda al gestionar la asistencia, pruebas y entrenamientos a las flamantes tripulaciones.

La División Naval de Destructores de Escolta arribó al Callao el 24 de mayo de 1952 y estuvo comandada por el Capitán de Navío Luis Llosa Gonzáles-Pavón. El mando de cada Unidad fue el siguiente: B.A.P. *Castilla*, Capitán de Fragata Fernando Lino; B.A.P. *Aguirre*, Capitán de Fragata Enrique León de la Fuente; y B.A.P. *Rodríguez*, Capitán de Fragata Enrique Carbonell. Estos buques desplazaron 1240 toneladas y contaban con el siguiente armamento: tres cañones de 3"/50, tres montajes dobles AA de 40, 10 montajes simples AA de 20 mm, 2 mesas lanza cargas en popa, 8 cañones K a popa y un proyector lanza cohetes en proa para cargas de 7.2". De acuerdo al Vicealmirante Francisco Vainstein Borrani,

“Estos tres destructores escolta tenían como objetivo servir de escuela efectiva para capacitar a nuestro personal naval pensando en las futuras adquisiciones de unidades navales de mayor porte y valor naval. A partir de su llegada en 1952, se inició la formación del grueso del personal de nuestros buques combatientes: fueron conocidos como los DADOS, cabiendo resaltar que sobre todo, estos DADOS trajeron modernidad e impactaron con su equipamiento de entonces –post Segunda Guerra Mundial–, llegando a internalizarse la noción en nuestra Marina de Guerra que *estos buques sí son buques de verdad [...] todo es electrónico*”.<sup>401</sup>

El 25 de octubre de 1951 se efectuó en la Oficina de la Secretaría de Marina de los Estados Unidos de América la firma del memorándum de entrega al Perú de

400 Crónica Nacional (1951). “Reacondicionamiento de las Fragatas B.A.P. Teniente Ferré y Teniente Palacios”. *Revista de Marina*, marzo-abril, número 2, p. 236.

401 Correo Electrónico dirigido al autor el 19 de julio del 2020.

los tres destructores escolta. Los firmantes fueron el Embajador del Perú Fernando Berckemeyer y el Secretario de Marina Dan A. Kimball.<sup>402</sup> El 10 de enero de 1952 arribó al puerto del Callao el B.A.P. *Chimbote*, buque comandado por el Capitán de Corbeta Manuel Morán, recientemente adquirido a los Estados Unidos de América para realizar operaciones anfibias. Este buque había operado durante la Segunda Guerra Mundial.<sup>403</sup>

De acuerdo a la lista de los buques peruanos que realizó la Misión Naval en 1955, de los treinta y dos de la Fuerza Naval del Pacífico, 22 eran de origen estadounidense, cuatro ingleses, tres canadienses, dos alemanes y uno danés. De estos los más antiguos eran los cruceros B.A.P. *Almirante Grau* y B.A.P. *Coronel Bolognesi* que databan de 1906; siendo los más modernos los submarinos *Lobo* y *Tiburón*, de 1954.

Asimismo, de los ocho que flotaban en la Amazonía, cinco era británicos, dos estadounidenses y uno alemán. Los más antiguos eran el B.A.P. *América* y B.A.P. *Iquitos*, del año 1904, mientras que los más nuevos eran los B.A.P. *Marañón* y B.A.P. *Ucayali*, de 1950.<sup>404</sup>

El 7 de febrero de 1958, en la Base Naval de Green Cove Springs, Florida-EE.UU., se afirmó el pabellón a bordo del B.A.P. *Paita*, buque que estuvo bajo el mando del Capitán de Fragata Juan Bonuccelli y tuvo como Segundo Comandante al Capitán de Corbeta Juan Velarde.<sup>405</sup> Al año siguiente, en julio de 1959, arribaron al puerto del Callao los B.A.P. *Lomas* y B.A.P. *Atico*, Unidades tipo LSM adquiridas a Estados Unidos de América, integrando la División de Auxiliares al mando del Capitán de Navío Juan Freundt. Estos buques estuvieron en la reserva de su país de origen en Green Cove Springs, Florida. El Comandante de la División durante la travesía, así como del *Lomas*, fue el Capitán de Corbeta Jorge Parra del Riego, mientras que el del *Atico* fue el Capitán de Corbeta Oscar Gonzáles Olivera.<sup>406</sup>

---

402 Crónica Nacional (1951). “Transferencia de Tres Destructores-Escolta a la Marina de Guerra del Perú”. *Revista de Marina*, setiembre-octubre, número 5, p. 533.

403 Crónica Nacional (1952). “Llegada del B.A.P. Chimbote”. *Revista de Marina*, enero-febrero, número 1, p. 106.

404 Nichols, Richard E. (1956). *History of the U.S. Naval Mission to Peru*. Oficio del Jefe de la Misión Naval en el Perú al Jefe de las Operaciones Navales, p. 29. Copia en el Archivo del IEHMP.

405 Esta estrecha y activa relación motivó a que se creara el 11 de junio de 1952 el Grupo de Asesoramiento de Asistencia Militar, MAAG por sus siglas en inglés: Military Assistance Advisory Group, cuya Jefatura de la sección Naval fue asumida ocasionalmente por el Jefe de la Misión Naval.

406 Crónica Nacional (1959). “El Perú adquiere dos unidades tipo LSM en los EEUU”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número 4, pp. 511-512.

El 15 de diciembre de 1960 el destructor ex U.S.S. *Benham* (DD-796), construido en 1943, fue traspasado a la Armada Peruana de acuerdo al Programa de Asistencia Militar. Este buque de la clase Fletcher se bautizó como B.A.P. *Villar* y arribó al Perú el 26 de marzo de 1961 bajo el comando del Capitán de Fragata Manuel Amat y León Mujica.<sup>407</sup> A los diez días arribaron al Callao las corbetas B.A.P. *Gálvez* y B.A.P. *Diez Canseco*, de la clase AUK, transferidas por Estados Unidos de América en el marco de ayuda para la defensa continental.<sup>408</sup> La nota amena del recibimiento fue que la banda de músicos entonó “Ataque Uchumayo”.

El 21 de diciembre de 1961 arribó desde San Diego-EEUU al Perú, otro destructor de la clase Fletcher ex U.S.S. *Isherwood* (DD-520), siendo recibido por las altas autoridades navales y los miembros de la Misión Naval.<sup>409</sup> Este buque se nombró *Guise* y estuvo bajo el comando del Capitán de Fragata Ramón Arróspide, teniendo como Segundo Comandante al Capitán de Corbeta Daniel Masías. En la *Revista de Marina* se anotó que con “la incorporación del *Guise* nuestra Marina de Guerra constituye una importante contribución para robustecer la defensa del Mundo Libre en esta parte del Hemisferio”.<sup>410</sup>

Cuatro años después, el 25 de agosto de 1963 arribó al Callao en el contexto de defensa continental el buque-escuela B.A.P. *Independencia* al mando del Capitán de Navío Carlos Salmón Cavero y teniendo como Segundo Comandante al Capitán de Fragata Jorge Villavisencio Soto. Este buque de carga de ataque fue construido en 1940; era del tipo AKA y llevó los nombres de *Raven* y *Bellatrix*.

Vale recordar que para 1959, diez años antes de la retirada de la última Misión Naval de los Estados Unidos de América, la Fuerza Naval del Pacífico quedó constituida por la Escuadra compuesta por la División de Cruceros, Flotilla Antisubmarina, Flotilla de Submarinos y División de Auxiliares.<sup>411</sup>

---

407 “Fueron los destructores de mayor tonelaje cuando fueron construidos para la Marina de EE.UU., con notable aumento en armamento y por cumplir sus misiones con alta eficacia”. Vicealmirante Francisco Vainstein Borrani en correo electrónico de fecha 19 de julio del 2020 al autor.

408 El Acuerdo de Asistencia para la Defensa Mutua Perú-Estados Unidos de América entró en vigencia el 26 de abril de 1952.

409 Por Resolución Suprema Nro. 340 de fecha 13 de setiembre de 1961 se incorporó a la Fuerza Naval.

410 Crónica Nacional (1961). “Llega al Callao y se incorpora a la Escuadra el nuevo Destroyer B.A.P. *Guise*”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, p. 809.

411 Mediante Decreto Supremo Nro. 11 de fecha 17 de setiembre de 1965 la Escuadra se compuso de la División de Cruceros, la Flotilla Antisubmarina, Flotilla de Submarinos, Flotilla de Cañoneras Torpederas, Flotilla de Desembarco, Flotilla de Auxiliares y buque Taller.

La Flotilla de Cruceros estuvo compuesta por las recientes adquisiciones CL-81 B.A.P. *Almirante Grau* y CL-82 B.A.P. *Coronel Bolognesi*.

La Flotilla de Submarinos estuvo integrada por:

División de Destroyers:

DE-61 B.A.P. *Castilla*, DE-62 B.A.P. *Aguirre* y DE-63 B.A.P. *Rodríguez*.<sup>412</sup>

División de Fragatas:

FE-64 B.A.P. *Gálvez*, FE-65 B.A.P. *Palacios* y FE-66 B.A.P. *Ferré*.<sup>413</sup>

La Flotilla de Submarinos estuvo compuesta por la Primera División de Submarinos.<sup>414</sup>

SS-41 B.A.P. *2 de Mayo* y SS-42 B.A.P. *Abtao*.

La Segunda División de Submarinos por:

SS-43 B.A.P. *Angamos* y SS-44 B.A.P. *Iquique*.

Esta Flotilla tuvo como Unidades adscritas a los B.A.P. CS-1, CS-2, CS-3, CS-5 y CS-6.

La División de Auxiliares estuvo integrada por:

Sección Petroleros:

AO-53 B.A.P. *Talara*, AO-54 B.A.P. *Sechura* y AO-58 B.A.P. *Zorritos*

Sección Transportes:<sup>415</sup>

AT-32 B.A.P. *Callao* y AT-33 B.A.P. *Ilo*.

División de Desembarco:

LST-34 B.A.P. *Chimbote*, LST-35 B.A.P. *Paita*, LST-36 B.A.P. *Lomas* y LST-37 B.A.P. *Atico*.

412 Mediante Decreto Supremo de fecha 18 de abril de 1961 se incorporó el DD-71 B.A.P. *Villar*. Mediante Decreto Supremo de fecha 10 de noviembre de 1961 se consideró al DD-72 *Guise* recientemente adquirido. Ambos Destroyers formaron la División de Destroyers, mientras que el *Castilla*, *Aguirre* y *Rodríguez* conformaron la Segunda División de Destroyers-Escolta.

413 Mediante Decreto Supremo de fecha 12 de febrero de 1960 el B.A.P. *Gálvez* pasó a la situación de inactividad. Mediante Decreto Supremo de fecha 18 de abril de 1961 se incorporó a la División de Fragatas las corbetas B.A.P. *Gálvez* y *Diez Canseco*, recientemente adquiridas.

414 Un año antes se consideró “que los submarinos tipo SR han sobrepasado con exceso los límites permitidos a las condiciones del material y de longevidad universalmente aceptados para este tipo de buques [...] Decreta: Dar de baja de las Fuerzas Navales del Pacífico a la 1era División de Submarinos, integrada por los BAP. Islay (R-1); BAP. Casma (R-2); BAP. Pacocha (R-3); BAP. R-4”. Decreto Supremo de fecha 9 de octubre de 1958.

415 Mediante Decreto Supremo de fecha 29 de mayo de 1959 se autorizó al Ministerio de Marina dar de baja al B.A.P. *Rímac* que tenía más de cincuenta años de servicios, y al B.A.P. *Cabo Blanco*.

La Fuerza Fluvial del Amazonas se dividía en la Flotilla Fluvial, Base Nanay, Servicio Industrial de Iquitos, Estación Clavero y el Hospital de Iquitos. El B.A.P. *Bondy* estuvo adscrito al Servicio Hidrográfico y Faros.<sup>416</sup>

Del mismo modo se asignaron tres patrulleros de instrucción a la Escuela Naval, mientras que el yate B.A.P. *Neptuno* (YY-01) estuvo a órdenes del Ministerio de Marina.

En 1958 tanto el CL-1 B.A.P. *Almirante Grau* como el CL-2 B.A.P. *Coronel Bolognesi* se encontraban considerados material flotante y de reserva de la Base Naval del Callao. Sobre los dos cruceros en situación de Reserva, el 18 de febrero de 1957 se conformó una Comisión que determinó que “ambas unidades por su antigüedad, el mal estado de sus cascos, la deficiencia de su poder ofensivo y defensivo, su carencia de compartimentaje estanco y el pésimo estado de sus plantas de generación de vapor y propulsora, estaban incapacitados totalmente para desempeñar faenas de guerra y paz”. A ello se consideró que próximamente se recibirían de la Marina de los Estados Unidos de América dos Destroyers de Línea que “reemplazarán y llevarán los mismos nombres de las citadas unidades”. Ante esta situación, el 24 de junio de 1958 se decretó su baja de la Fuerza Naval del Pacífico.<sup>417</sup> Lo real sobre este último considerando es que se adquirieron dos nuevos buques al Reino Unido de Gran Bretaña de Irlanda del Norte, cruceros que llegaron al Perú en 1960.

Este incremento de nuevas Unidades Navales significó un problema para la maniobrabilidad, servicios adecuados otorgados desde tierra y seguridad de la Base Naval del Callao. Asimismo, representó un “serio riesgo tener todo el Poder Naval concentrado en una sola área”, por lo que se decretó la creación de la Base Naval de Chimbote.<sup>418</sup> A los pocos años, y considerando el mismo argumento, se creó la Estación Naval de San Juan.<sup>419</sup>

Mediante la Resolución Suprema Nro. 446 de fecha 24 de diciembre de 1965 se creó la Flotilla de Patrulleras de Costa como integrante de la Fuerza Naval del Pacífico. Luego, mediante Resolución Suprema Nro. 400 del 9 de setiembre de 1966 se asignó a esta flotilla el B.A.P. *Río Sama* como su primera Unidad con la finalidad

---

416 Decreto Supremo Nro. 47 de fecha 18 de diciembre de 1959. Mediante Decreto Supremo de fecha 25 de junio de 1964 el Servicio Hidrográfico y Faros se elevó a Dirección, llamándose Dirección de Hidrografía y Faros.

417 Decreto Supremo de fecha 24 de junio de 1958 firmado por el Presidente de la República Manuel Prado y el Ministro de Marina Contralmirante Guillermo Tirado Lamb.

418 Decreto Supremo de fecha 9 de junio de 1961.

419 Decreto Supremo de fecha 1 de abril de 1969.

de atender a operaciones de patrullaje costero. Este buque había sido entregado a la Armada Peruana, dentro del Plan de Asistencia Militar, por el Contralmirante U.S.N. Ralph Johnson, en Panamá. A los dos años, el 19 de julio de 1968, el Servicio Industrial de la Marina inició los trabajos de construcción de una patrullera de costa similar al *Río Sama*, contándose para ello con los planos, materiales, equipamiento y especificaciones técnicas proporcionadas por la Armada de los Estados Unidos de América.

El 6 de setiembre de 1968 se firmó el Decreto Supremo que detallaba la conformación de la Fuerza Naval del Pacífico. Esta es la Fuerza Naval que dejó la última Misión Naval de los Estados Unidos de América. Si se hace una comparación del material a flote en 1920 con la de 1968, el balance es a favor de la Armada Peruana, que ganó experiencia operacional y mejoró la preparación científica de su personal a raíz de la estrecha relación con la Marina de los Estados Unidos de América, especialmente en los aspectos humanos referidos a la instrucción, entrenamiento y educación.

División de Cruceros:

B.A.P. *Almirante Grau* y B.A.P. *Coronel Bolognesi*

Flotilla de destructores

División de destructores de línea

B.A.P. *Villar* y B.A.P. *Guise*

División de destructores escolta

B.A.P. *Castilla*, B.A.P. *Aguirre* y B.A.P. *Rodríguez*

División de corbetas

B.A.P. *Gálvez* y B.A.P. *Diez Canseco*

Flotilla de submarinos

Primera División

B.A.P. *Dos de Mayo* y B.A.P. *Abtao*

Segunda División

B.A.P. *Angamos* y B.A.P. *Iquique*

Flotilla de cañoneras-torpederas

Primera División

B.A.P. *Velarde*, B.A.P. *Santillana* y B.A.P. *Larrea*

Segunda División

B.A.P. *De los Heros*, B.A.P. *Herrera* y B.A.P. *Sánchez Carrión*

## Flotilla de Patrulleras de Costa

Primera División

B.A.P. *Bondy* y B.A.P. *San Martín*

Segunda División

B.A.P. *Río Sama*

## Flotilla de Desembarco

Primera División

B.A.P. *Independencia*

Segunda División

B.A.P. *Chimbote* y B.A.P. *Paita*

Tercera División

B.A.P. *Lomas* y B.A.P. *Atico*

## Flotilla de Auxiliares

División de Transportes

B.A.P. *Callao*

División de Petroleros

B.A.P. *Mollendo*, B.A.P. *Talara*, B.A.P. *Zorritos*, B.A.P. *Lobitos* y B.A.P. *Pariñas*.

La Fuerza Fluvial del Amazonas.

El Servicio Aeronaval<sup>420</sup>

Primer Escuadrón (ala fija)

Seis aviones

Segundo Escuadrón (ala rotatoria)

Cinco helicópteros

## Flotilla de Patrulleras de Esteros

B.A.P. *Río Zarumilla*, B.A.P. *Río Tumbes* y B.A.P. *Río Piura*.

A ellas se sumaban las más de tres decenas de Unidades Navales distribuidas en el Arsenal Naval, Escuela Naval del Perú, Servicio Industrial de la Marina, Estación Naval de San Lorenzo, Dirección de Hidrografía y Faros, Capitanía de Puerto del Callao y Puno así como de la Flotilla de Desembarco.<sup>421</sup>

420 Se creó mediante el Decreto Supremo Nro.18 de fecha 24 de julio de 1963, teniendo entre sus fines “realizar los servicios necesarios a las actividades de las Fuerzas Navales, como son, entre otros, la observación y reglaje del tiro en los ejercicios de artillería y la búsqueda y localización de torpedos en las operaciones de las Flotillas Antisubmarina y Submarina”.

421 Decreto Supremo Nro. 17 de fecha 6 de setiembre de 1968. Firmado por el presidente de la República Fernando Belaunde Terry y el Ministro de Marina Contralmirante Jorge Luna Ferreccio.



## **ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL - SEGUNDA FASE**

El 23 de enero de 1942, durante la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos creó la división de Asuntos Panamericanos dentro de la oficina del Jefe de Operaciones Navales. Su primer Director fue el Contralmirante W.O. Spears, quien debido a su experiencia en Brasil y Perú reunía las mejores competencias para la tarea. Entre las funciones de la nueva división, se encontraba la de efectivizar la cooperación militar, determinar procedimientos para el entrenamiento e instrucción del personal de las repúblicas americanas, así como administrar las misiones navales en la región.

En ese sentido, y de acuerdo a lo mencionado anteriormente por el Ministro de Marina y Aviación Capitán de Navío Roque Saldías, uno de los objetivos de la Misión Naval era el reabrir la Escuela Superior de Guerra Naval. De este modo, durante el gobierno del ingeniero y doctor Manuel Prado y Ugarteche, el Ministro de Marina, Contralmirante Federico Díaz Dulanto restableció, mediante Resolución Suprema Nro. 276 de fecha 10 de marzo de 1944, las labores de la Escuela Superior de Guerra Naval. La duración de cada curso sería de diez meses, desde marzo a diciembre.

La ceremonia de reapertura fue el 4 de junio y, por la jerarquía de las autoridades asistentes, se puede apreciar que fue de gran interés: El Presidente de la República Manuel Prado Ugarteche, el Arzobispo Primado de la Iglesia Peruana y Vicario General Castrense de los Institutos Armados Monseñor Pedro Pascual Farfán, el Ministro de Guerra General de División César de la Fuente, el Director de la Escuela Superior de Guerra del Ejército, General Oscar N. Torres, el Prefecto del Callao Coronel Carlos Lembcke, el Alcalde Municipal del Callao Guillermo Gallo Porras, Congresistas de la República, Agregados Navales; así como los altos mandos navales peruanos.

El Director de la Escuela Superior de Guerra Naval fue el Contralmirante Enrique Labarthe y el Sub Director el Capitán de Navío Víctor Carcelén. El Presidente de la República Manuel Prado Ugarteche, mencionó en su mensaje a la Nación que se contrató los servicios de un Capitán de Navío de la Armada estadounidense diplomado

del U.S. Naval War College para que asesorara en sus funciones a la reaperturada Escuela.<sup>422</sup> Se trató del Capitán de Navío U.S.N. George M. Baum, nombrado el 10 de mayo de 1944 como Director Adjunto de la Escuela Superior de Guerra Naval.<sup>423</sup>

De acuerdo a su flamante Director, este plantel respondió a la necesidad de que el personal “destinado al Comando, tenga además de su entrenamiento práctico, el bagaje necesario e imprescindible de los estudios teóricos sobre la ciencia de la guerra”.<sup>424</sup> Labarthe añadió que el énfasis debía darse en la disciplina intelectual, la cual, en tiempos de la relatividad –decía– sería un error hablar de lo absoluto en referencia a los principios de la guerra.

“Los estudios militares sobre la guerra son de importancia vital para el Estado; sus proyecciones son muy amplias, y así como su conocimiento puede conducir a su permanente seguridad, su ignorancia puede conducirlo a las desastrosas consecuencias de la derrota [...] 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 para el Comando [...] Estudiaremos las experiencias que se está recogiendo de la actual guerra, no vamos a descubrir nada, pero sí a modificar mucho [...] Buscaremos la verdad dentro de los episodios históricos y estudiaremos las lecciones dejadas por experiencias de los hechos de guerra [...] la escrupulosa probidad histórica es indispensable para evitar falsas conclusiones [...] la Escuela estudiará los roles que la Aviación, el Ejército y la Marina están desempeñando en este periodo transitorio de experiencia.”<sup>425</sup>

Por su parte, el Ministro de Marina Contralmirante Federico Díaz Dulanto respondió presentando los lineamientos de la política de enseñanza que se enriquecía y complementaba con esta nueva Escuela. De hecho, hizo referencia a la preparación y formación recibida en la Escuela Naval, Escuelas Técnicas de la Armada para el personal superior y subalterno, el envío de Oficiales y tripulantes a universidades, academias navales, escuelas de especialidades y fábricas de Estados Unidos de América. Con este nuevo plantel se cerraba el circuito.

---

422 Prado, Manuel (1945). *Mensaje presentado al Congreso por el señor Doctor don Manuel Prado, Presidente Constitucional de la República*. Lima-Perú, pp. 109-111.

423 Ministerio de Marina (1958). *Escalafón General de la Armada*. Lima: Ministerio de Marina, p. 6.

424 Crónica Nacional (1944). “Reapertura de la Escuela Superior de Guerra Naval”. *Revista de Marina*, mayo-junio, número 3, p. 340.

425 Ídem.

Un punto en su mensaje muestra que la teoría de operaciones conjuntas se encontraba sólida en las mentes del Alto Mando. Tal como previamente sostuvo Saldías, Díaz Dulanto indicó que este Centro de estudios superiores fortalecerá “la coordinación que debe existir en el empleo de los diferentes elementos que constituyen las Fuerzas Armadas de la República”. Con la presencia de alumnos de las otras Instituciones Militares, “estarán en aptitud de apreciar certeramente las posibilidades y el aporte que puede ejercer la Marina en la ejecución de una acción combinada [...] el éxito definitivo sólo puede obtenerse mediante el empleo conjunto y acertado de la potencialidad en tierra, mar y aire de una Nación”.<sup>426</sup>

Su reglamento y organización fue preparado por el Jefe del Estado Mayor General de Marina Capitán de Navío U.S.N. Laurence N. Mc. Nair. En el mismo documento se comunicaba a los Oficiales Alumnos que el objetivo principal de la escuela “es el fortalecimiento de su propio juicio y criterio profesional”, pero consideraba que “para la conducción eficiente de la guerra es vital que exista un absoluto y mutuo entendimiento entre los Oficiales encargados de su prosecución. Es sólo por medio de la unidad en el pensamiento y en el esfuerzo que es posible llevar a cabo el ejercicio armonioso del comando.”<sup>427</sup> Esta cita es interesante puesto que permite apreciar la intención ulterior de la escuela, que era formar oficiales que al salir de la misma tuvieron formados sólidos y unificados criterios respecto al fenómeno de la guerra; en otras palabras, que los graduados conversaran el mismo idioma.

Para ello, debían aprovechar su tiempo completo al estudio, ajeno a actividades administrativas, fin “poseer suficientes conocimientos para poder tomar decisiones sólidas, saber transmitir su voluntad e intenciones a sus subordinados, así como interpretar correctamente las disposiciones estratégicas y tácticas de sus superiores”. Se recordaba que la Escuela Superior de Guerra Naval había sido instituida con el objeto de dar a los oficiales “una oportunidad ininterrumpida para dedicarse a los estudios de los aspectos superiores de la profesión naval [...] aquellos oficiales que más tarde tendrán sobre sus hombros la responsabilidad de la dirección y conducción de la guerra”.<sup>428</sup>

Se dispuso que la escuela dictara dos tipos de cursos: el Básico (estrategia, táctica, derecho internacional y relaciones internacionales) y el de Comando (fundamentos del comando, problemas estratégicos y tácticos, derecho internacional y relaciones

426 *Ibidem*, pp. 347-348.

427 Garaycochea, León (1945). *Legislación Naval*, p. 245.

428 *Ibidem*, p. 246.

internacionales).<sup>429</sup>Tenor muy acorde con la misión de la misma: “Desarrollar dentro de los oficiales navales un conocimiento amplio de los principios fundamentales que gobiernan la correcta conducción de la guerra, instruirlos para el ejercicio del comando y para que dirijan con éxito la preparación y operación de las fuerzas navales en la guerra”<sup>430</sup>

Dentro de la nueva organización, quien tuvo la responsabilidad formativa ejecutiva fue el Director Adjunto, quien tenía a cargo los asuntos pertinentes al plan de estudios e instrucción, siendo, además, responsable de la organización del cuerpo docente, la coordinación del trabajo docente, así como dictar academias a los alumnos, determinar los libros de lectura que debían seguirse en cada clase, entre otras. En la práctica, era quien manejaba la parte académica y formativa de la escuela.

Asimismo, el plantel se dividió en los Departamentos de Operaciones y de Inteligencia, los cuales, a su vez, lo hicieron en secciones. Cada una se encargaba de la instrucción de su materia. De este modo, se contó con las siguientes secciones: Estrategia, Táctica, Operaciones Combinadas; así como Inteligencia, Relaciones y Derecho Internacional. Es interesante notar que el sistema de instrucción fomentaba el espíritu de cooperación entre los instructores y los alumnos, buscando generar conocimiento producto de la actividad mental en común. Esto se alcanzaba a través de críticas, independencia de pensamiento y libertad de palabra. De hecho, el reglamento estipulaba que “debe estimularse hasta donde sea compatible con la ética de la profesión militar, la independencia de pensamiento y la libertad de palabra, basadas en razonamiento ordenado.”<sup>431</sup>

Este nuevo Centro de pensamiento mereció ser mencionado en el Mensaje anual que el Presidente de la República debía dar ante la Representación Nacional. De este modo, durante la presentación en el Congreso de la República de 1945, con el cual finalizaba su primer mandato, Prado sostuvo en referencia a la Escuela Superior de Guerra Naval que este “centro de altos estudios militares ha continuado desarrollando con halagador éxito sus funciones”<sup>432</sup>

El 24 de enero de 1948, el Presidente de la República José Luis Bustamante y Rivero, Ministros de Estado, el Mariscal del Perú Eloy Ureta, Agregados Navales, Jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos de América, el Prefecto del Callao, el

---

429 *Ibidem*, pp. 262-266.

430 *Ibidem*, p. 246.

431 *Ibidem*, p. 255-256.

432 Prado, Manuel (1945). *Mensaje presentado al Congreso por el señor Doctor don Manuel Prado, Presidente Constitucional de la República*, p. 113.

Jefe del Estado Mayor General de la Marina entre otras autoridades asistieron a la ceremonia de clausura del año académico correspondiente a 1947.

El Director era el Capitán de Navío Víctor Carcelén. Los integrantes del VII curso fueron los capitanes de fragata Julio Giannotti y Eduardo Valderrama, Capitanes de corbeta José Rivera, Carlos Reátegui, Natalio Sánchez, Mayor EP. Manuel Grillo y Teniente Comandante de Aeronáutica Jesús Melgar.

Al poco tiempo, el 27 de febrero, se cambió el Gabinete Ministerial, designándose al Contralmirante Roque Saldías como Primer Ministro y Ministro de Hacienda y Comercio. El Contralmirante Mariano H. Melgar fue designado Ministro de Marina y el Capitán de Navío Arturo Jiménez Pacheco fue enviado al despacho de Salud Pública y Asistencia Social. Vale mencionar que el General de Brigada Manuel A. Odría asumió el Ministerio de Gobierno y Policía. Pasarían ocho meses para que Bustamante sea derrocado por un golpe de Estado, y Odría asumiera la Presidencia de la República.

El 11 de febrero de 1950 se clausuró el IX curso de la Escuela Superior de Guerra Naval que estuvo dirigida por el capitán de navío Francisco Corrales Ayulo. Los graduados fueron: capitanes de fragata Pedro Gálvez Velarde, Sergio León de Vivero y Raúl Ríos Pardo de Zela, el Teniente Coronel Manuel Pereyra, los capitanes de corbeta Rodolfo Vargas, José G. del Castillo, Mario Castro de Mendoza, Ricardo Maza, Juan Bonuccelli B. y Pedro Vargas Z., así como los tenientes comandantes C.A.P. Fernando Pinedo y Enrique Fuller. Estos Oficiales estaban preparados para desempeñar las funciones del “Comando en Operaciones Navales, Estado Mayor, así como de enlace y coordinación entre los Institutos Armadas”.<sup>433</sup>

Lo peculiar y significativo de esta ceremonia fue la presencia del Presidente de la Junta Militar de Gobierno, General de Brigada Manuel A. Odría. De hecho, en su discurso de clausura, Odría rememoró su experiencia como alumno del II curso llevado a cabo en 1931. Lo interesante de este hecho, fue que su compañero de aula, el entonces Capitán de Corbeta Roque Saldías, era ahora, su Ministro de Marina:

“Fresca está todavía en mi memoria el año de investigación que pasé junto a mis colegas navales en las aulas de esta Escuela iniciándome en el estudio de los vastos y complejos problemas de la guerra en el mar. Así pude conocer nuestra realidad y nuestras necesidades navales para la Defensa Nacional. Y de ese año guardo el grato recuerdo de la más íntima camaradería, y sobre todo, que se ha hecho carne en mi

433 Crónica Nacional (1950). “Clausura del año académico de la Escuela Superior de Guerra Naval”. *Revista de Marina*, enero-febrero, p. 161.

espíritu la necesidad cada días más sentida de dotar a nuestra Marina de Guerra de los medios de acción indispensables para que cumplan con su rol de manera efectiva. Bastaría enunciar el concepto desarrollado tantas veces de que nuestro extenso litoral es la frontera más vulnerable, para comprender toda la importancia que tiene para nuestra seguridad nacional una Marina dotada de unidades modernas<sup>434</sup>.

En aquella ocasión, el Capitán de Navío Ayulo Corrales informó que en adición al IX curso del año de 1949, también se habían graduado seis alumnos del VIII curso del año de 1948 quienes no pudieron finalizarlo por motivos de fuerza mayor. Estos siguieron las clases por correspondencia.

Asimismo, elogió públicamente la labor de asistencia técnica del asesor de la escuela, el Capitán de Fragata U.S.N. Jack Roudebush, en lo que respecta a las clases de operaciones navales y de operaciones aeronavales que preparó. Del mismo modo, agradeció el apoyo brindado por los capitanes de fragata U.S.N. Malcolm R. Garrison y Julio Giannotti, el Capitán de Corbeta U.S.N. Loren A. McIntyre y del Capitán de Corbeta Alberto Benvenuto, así como a los doctores Edwin Letts Sánchez y Néstor Voto-Bernales Corbacho, en lo que respecta a las conferencias brindadas. Sobre este último catedrático, se le encuentra con el grado de Capitán de Fragata (C.J.) de la Armada Peruana, en 1965.

Roudebush se graduó de la Academia Naval de Annapolis en junio de 1932. Se calificó en Aviador Naval en 1937. En 1940 fue enviado a la Estación Aeronaval de Pensacola, Florida. Durante la Segunda Guerra Mundial comandó el 52° Escuadrón de Exploración en Bora-Bora, obteniendo condecoraciones por sus valerosas operaciones. Asimismo, en aquella guerra asumió funciones de comando en el 27° Escuadrón de Vuelo y en el U.S.S. *Nehenta Bay*.

Garrison se graduó de la Academia Naval de Annapolis en 1932. Se calificó en submarinos en 1935 sirviendo a bordo del U.S.S. S-39 en la Estación Naval en China. En abril de 1942 fue parte del Estado Mayor del Comandante de Submarinos de la Flota del Pacífico. Fue Comandante del U.S.S. *Sand Lance* en 1943, ejecutando cuatro patrullajes de guerra, siendo condecorado con la Navy Cross por haber hundido más de 28000 toneladas entre barcos mercantes y buques de guerra japoneses. En 1953 fue Comandante del Escuadrón de Submarinos Nro. 1, luego de lo cual asumió la Comandancia de la Base de submarinos en New London, Connecticut.<sup>435</sup>

434 *Ibidem*, p. 166-164.

435 Agradezco al personal del Naval History and Heritage Command de la U.S. Navy por la amabilidad en enviarme el resumen de su carrera hasta 1956.

Corrales Ayulo sostuvo en su discurso a los graduados que los tiempos venideros iban a homogenizar y aumentar los elementos de la Escuadra, lo que exigía una preparación especializada en los hombres de la Marina. Agregó que los diplomas entregados los acreditaban como Jefes “endocotrados dentro de los principios básicos de la ciencia y el arte de la Guerra Naval y ejercitados en la aplicación de los mismos dentro del campo experimental del Tablero y de la Carta de Maniobra”.<sup>436</sup>

Al término de la ceremonia se procedió a colocar la primera piedra del nuevo edificio de la Escuela Superior de Guerra Naval y del Servicio Hidrográfico y de Faros, ubicado en la “calle Sáenz Peña frente a la playa de Cantolao de La Punta”, actual edificio que alberga a la ESUP. El Capellán de la Escuela Naval Teniente Segundo Asimilado Manuel Romero bendijo el acto, luego de lo cual Odría procedió a tapar con cemento el estuche con el acta de la primera piedra.<sup>437</sup> Este edificio se inauguraría el 11 de enero de 1953.<sup>438</sup>

Desde el 24 de julio al 7 de agosto la Armada Peruana tuvo como huésped de honor al cofundador de la Escuela Superior de Guerra Naval, el Contralmirante W.O. Spears y señora. De hecho, su presencia en el Perú, así como el nutrido programa de actividades en su honor evidencian la gran consideración y reconocimiento a la labor que este oficial hizo en la Marina de Guerra del Perú, en especial a su dedicación en consolidar la entonces germinal escuela superior.

Esta visita respondió a la especial invitación del gobierno peruano para que Spears presenciara la transmisión del mando presidencial en el Congreso de la República, mediante el cual Odría asumía la presidencia constitucional del país.

Acompañado de su ayudante, el Capitán de Corbeta Alfonso Navarro Romero – futuro Ministro y Comandante General de la Marina en 1968–, visitó protocolarmente a sus antiguos alumnos, en especial al Ministro de Marina, Contralmirante Roque Saldías, al Inspector General de Marina, Vicealmirante Carlos Rotalde Gonzáles del Valle, así como al Comandante General de la Escuadra, Capitán de Navío Emilio Barrón Sánchez.<sup>439</sup> Fue en esta visita que Spears recibió en Palacio de Gobierno, de

436 Crónica Nacional (1950). “Clausura del año académico de la Escuela Superior de Guerra Naval”, p. 161.

437 *Ibidem*, p. 165.

438 Crónica Nacional (1953). “Inauguración de los edificios de la Escuela Superior de Guerra Naval y Servicio Hidrográfico y Clausura de la Escuela Superior de Guerra Naval”. *Revista de Marina*, enero-febrero, número 1, p. 116.

439 Crónica Nacional (1950). “Estadía del Contralmirante William O. Spears, U.S.N”. En *Revista de Marina*, julio-agosto, pp. 600-602. El Contralmirante Carlos Rotalde ascendió a Vicealmirante el 10 de setiembre de 1949.

la mano de Odría, la condecoración “Cruz Peruana al Mérito Naval” en el grado de “Gran Oficial”.

El 9 de mayo de 1957, durante el segundo gobierno de Manuel Prado Ugarteche, y siendo Ministro de Marina el Contralmirante Emilio Barrón Sánchez (graduado del II curso de la Escuela Superior de Guerra Naval de 1931), la Armada Peruana recibió la visita de una delegación de alumnos del U.S. Naval War College.

Según la *Revista de Marina*, la delegación estuvo presidida por el Vicealmirante E. T. Wooldridge, Director del National War College (est. 1946), la misma que fuera recibida en el antiguo aeropuerto de Limatambo por el Director de la Escuela Naval, Contralmirante Guillermo Tirado Lamb, el Capitán de Navío Carlos Monge Gordillo, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, entre otros. No hay mayores datos de las actividades que realizaron durante su estada de tres días en el Perú, luego de la cual viajaron a Buenos Aires-Argentina.<sup>440</sup>

Aquel año, y gracias a la iniciativa del Almirante U.S.N. Arleigh Burke, se estableció el Naval Command College (NCC) dentro del U.S. Naval War College.<sup>441</sup> El primer oficial de la marina peruana en estudiar y graduarse del NCC, lo haría junto a otros 22 compañeros de distintas Armadas del mundo. El privilegio lo tuvo el entonces Capitán de Fragata Armando R. Echeandía.<sup>442</sup> Fue seguido por los capitanes de fragata Luis López de Castilla (1958), Manuel Piqueras Sánchez-Concha (1959), Alfredo Battistini (1960), Miguel F. Rotalde de Romaña (1961), Oscar R. Cuadros (1962), Guillermo Villa Pazos (1964), Jacques Bartra (1965), Alejandro Marchini (1966), Enrique Fernández-Dávila (1967), capitanes de navío Juan F. Egúsqiza (1968), Hernán Quirós (1969), Daniel Masías Abadía (1970), José Carcelén Basurto (1971), capitanes de fragata Julio R. de los Ríos (1972), Óscar Anderson Noriega (1973), Alejandro Martínez Frisancho (1974), Francisco Rabines (1975), Edmundo L. Guzmán (1976), José Zorrilla Torres (1977), Cristóbal Miletich Souza-Peixoto (1978) y la lista continúa hasta el día de hoy.<sup>443</sup>

440 Crónica Nacional (1957). “Visita de una delegación de la Escuela Superior de Guerra de los Estados Unidos de Norteamérica”. *Revista de Marina*, mayo-junio, número 3, p. 456.

441 Wyld, Lionel D. (1999). *Images of America. The Naval War College*. Charleston, South Carolina: Arcadia Publishing, p. 80

442 The United States Naval War College. *Register of Officers.- 1884-1979*, p. 128. Consultado de <https://www.usnwc.edu/getattachment/de2da848-af41-42d1-b715-adb3dfdbb834/NWC-Students---Faculty1884to1979.aspx>

443 The United States Naval War College. *Register of Officers.- 1884-1979*. Consultado de <https://www.usnwc.edu/getattachment/de2da848-af41-42d1-b715-adb3dfdbb834/NWC-Students---Faculty1884to1979.aspx>

Durante el discurso de bienvenida dado en el Pentágono a los Oficiales Alumnos extranjeros al segundo NCC, el Almirante Burke mencionó aspectos comunes entre las Armadas de los países invitados. Estos se basaban en el uso del mar para mantener la seguridad colectiva del “mundo libre”:

*Because of this we felt there was a need for an exchange of ideas with officers of other navies. We felt there should be a means by which officers of various navies could compare their experiences, their views, and their concepts.*

*The problems confronting the free world are vital to our collective security. They are problems which require the best talent, the best brains, and the most fertile imagination we can apply. For this kind of effort it takes the best officers each free nation can find [...] You have been especially selected to attend this course because you have demonstrated leadership in your own navies and in your countries [...]*

*We in the United States Navy realize that there is no single answer, no one solution to many of the problems confronting us in this changing age. We realize that there is no single concept of warfare which is supreme above all others. This is the belief of the United States Navy. It is also the belief of our Naval War College.<sup>444</sup>*

Cabe mencionar que durante este periodo existieron algunas voces dentro del senado estadounidense contrario a la labor que la Armada de ese país ejercía en Latinoamérica. Para el Perú, aquella desinformación mereció un respaldo al trabajo y legado que aquella había hecho en la Marina de Guerra del Perú. La carta de fecha 4 de marzo de 1959, que el entonces Ministro de Marina, Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb envió al Almirante U.S.N. Arleigh Burke, Chief of Naval Operations es clara al respecto:

“Soy testigo excepcional de los remarcables logros de las misiones navales de E.E.U.U. en mi país desde 1920 cuando la primera Misión Naval se estableció, habiendo sido el suscrito alumno de la Escuela Naval del Perú. Desde esa época, hasta el momento (casi 40 años) he encontrado en todas las Misiones Navales de E.E.U.U., sin excepción

---

444 Burke, Arleigh A. (1957). *Remarks by Admiral Arleigh A. Burke, USN, Chief of Naval Operations, before the Naval Command Course senior Foreign Officers of Naval War College*. Pentagon, 30 August 1957. Consultado 28-II-2017 en Naval Historical Collection. U.S. Naval War College <http://www.usnwcarchive.org/>

alguna, un deseo siempre presente de cooperar íntimamente con la marina peruana. Dichas misiones han demostrado la más alta calidad de eficiencia, lealtad y una tremenda capacidad de trabajo infatigable para el beneficio de la marina peruana.

La Marina Peruana y mi país se encuentran en deuda y profundamente agradecidos a la marina de E.E.U.U. debido a sus misiones navales, por las invalorable enseñanzas derivadas de su exhaustivo trabajo con nosotros y por la ayuda prestada para modelar el alto standard de eficiencia de la Marina Peruana [...] Me enorgullece mencionar que las Misiones Navales de E.E.U.U. son responsables en el más alto grado por nuestro eficiente estado de presteza [...] Además de la asistencia técnica, que siempre ha superado nuestras más altas expectativas, las misiones navales de E.E.U.U. han sido, y continúan siéndolo, embajadores oficiales de buena voluntad. A través de su amistad hemos aprendido a apreciar y a admirar su Gran Nación y, especialmente, su digna marina”.<sup>445</sup>

Durante la ceremonia de clausura del año académico de 1958, el Capitán de Navío Carlos Monge, Director de la Escuela, pronunció un discurso ante el Presidente de la República Manuel Prado, en el cual dio cuenta de las actividades realizadas por la XVIII promoción. Anotó que fue el primer año que se dictaba el curso de Comando y Estado Mayor.

La razón fue, a decir de Monge, “independizar los estudios especializados tácticos y de Estado Mayor que inciden preferentemente en la formación del futuro Comandante de Unidad y del Oficial integrante de un Estado Mayor Naval.” En otras palabras, se enfocó los esfuerzos en los Oficiales jóvenes, manteniendo el curso de Guerra Naval para los Jefes Antiguos.<sup>446</sup> Este Plan de Estudios se basó del Command and Staff Course del U.S. Naval War College, y consideró llevar a cabo “batallas navales” que obligaron a los “Oficiales Alumnos analizar una situación compleja y tomar una decisión efectiva”.<sup>447</sup> Entre los docentes estuvieron los capitanes de corbeta

---

445 Transcripción de carta de fecha 4 de marzo de 1959 del Ministro de Marina del Perú al Chief of Naval Operations, el Pentágono, Washington 25, DC. En Archivo del IEHMP. La versión completa en inglés se encuentra adjunta al oficio Op-62/bb, Ser 140p62 de fecha 17 de marzo de 1959 que se distribuyó a distintas Dependencias de esa Armada con motivo de algunos mal intencionados artículos contra la labor de las misiones navales en Latinoamérica.

446 Crónica Nacional (1958). “Ceremonia de Clausura de la Escuela Superior de Guerra Naval”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, p. 1079.

447 Al año siguiente el Contralmirante Franklin Pease, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval dio cuenta en su discurso que el plan de estudios se basaba en el del U.S. Naval War College.

Luis López de Castilla, César Gonzáles y Luis Rivero, así como el Doctor Humberto del Pino y el Teniente Coronel Jorge Chávez Quelopana; contando además con los Asesores Técnicos de la Misión Naval de los Estados Unidos de América Fred Laing y Lars Wanggaard.<sup>448</sup>

El 7 de junio 1959 falleció en Bethesda, Montgomery County, Maryland-EEUU, a los 78 años de edad, el Vicealmirante U.S.N. y Contralmirante de la Armada Peruana William S. Pye. Para recordar los recuerdos del ex Jefe de la Misión Naval Americana y fundador de la Escuela Superior de Guerra Naval, el 25 de julio se descubrió una placa recordatoria como homenaje póstumo a “quien fuera el primer Director y esforzado impulsor del más alto Centro de Instrucción Superior de la Armada del Perú”.

Al evento asistió el Ministro de Marina Contralmirante Guillermo Tirado Lamb, el Comandante General de la Marina, Contralmirante Juan Francisco Torres Matos, el representante del Embajador de Estados Unidos de América en Perú, Robert M. Sayre, los miembros de la Misión Naval Americana presidida por el Capitán de Navío U.S.N. Edward E. Shelby, entre otros.<sup>449</sup> El Contralmirante Franklin Pease Olivera, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval dijo en sus palabras que:

“Hace 29 años las misiones navales de los EE.UU. en el Perú pasaron del rol ejecutivo al de asesoramiento técnico, y como una necesidad, sentida por todos sus miembros, nació la Escuela Superior de Guerra Naval bajo la dirección del distinguido Almirante William S. Pye, que presidía en esa época la Misión Naval Americana. Grata coincidencia del momento, la necesidad de crear un Centro de Estudios Superiores y la presencia en la Misión Naval de un Oficial de excelente y reconocida capacidad en la estrategia y técnica del planeamiento de la acción [...] Su obra entre nosotros será imperecedera. La Escuela que fundó seguirá progresando como un tributo al talento, al esfuerzo y a la devoción de ese ilustre Director por la Marina nuestra.”<sup>450</sup>

Del 27 de junio al 17 de agosto de 1961 el Contralmirante Alfonso Pareja Marmadillo, Director de dicho plantel presidió la comitiva peruana que durante 24 días visitó diversas Dependencias de Estados Unidos de América. Esto ocurrió en el contexto del programa de Ayuda Militar y permitió que los Oficiales Alumnos

448 Crónica Nacional (1958). “Ceremonia de Clausura de la Escuela Superior de Guerra Naval”, p. 1080.

449 Crónica Nacional (1959). “Homenaje Póstumo al Vice-Almirante William S. Pye USN”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número 4, pp. 513-515.

450 *Ibidem*, p. 515.

de la Escuela Superior aprendieran la organización y funcionamiento del Comando Unificado del Caribe así como las diversas bases navales ubicadas en San Diego, Long Beach, Los Ángeles y San Francisco.<sup>451</sup> Al final del año, y durante la ceremonia de clausura, el Ministro de Marina reforzó la idea de que se vivía una guerra contra el Comunismo y que la Armada debía ser la defensora de la forma de vida de esta parte de Occidente: “Defender las fronteras del mar al avance del Comunismo [...] para preservar nuestra civilización y nuestro sistema de Gobierno”.<sup>452</sup> Los integrantes de esta promoción fueron los capitanes de fragata Mario Celi Coronado, Augusto Gálvez Velarde, Melitón Carvajal Pareja, Enrique Fernández-Dávila, Teniente Coronel E.P. Gustavo Saona Butron y los comandantes FAP Dante Poggy Morán y Felipe Schroth Díaz.<sup>453</sup>

Al año siguiente se llevó a cabo la primera conferencia de Directores de Escuelas de Guerra Naval Americanas, siendo presidida por el Vicealmirante U.S.N. Bernard L. Austin, en New Port-EEUU. Dentro de ella se acordó formar una comisión para traducir e imprimir material didáctico que proporcionara U.S. Naval War College con la finalidad de uniformizar términos y procedimientos.<sup>454</sup>

En 1963, en el marco del plan de Ayuda Militar, el Contralmirante Eduardo Guzmán Barrón, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, presidió la delegación de dicho plantel que viajó con los Oficiales Alumnos de la Escuela para visitar diferentes bases, fábricas militares y dependencias de EE.UU. Entre los integrantes estuvieron el Sub Director Capitán de Navío Miguel Rotalde de Romaña, los profesores capitanes de fragata Luis Felipe Villena y Luis Díaz Zumaeta, así como los alumnos capitanes de fragata Tomás Pizarro, Jorge Parodi, Jacques Bartra, Alejandro Marchini, Oscar Barco, José Carvajal y el Teniente Coronel Mario Gálvez. Complementó la comitiva el Asesor de la Misión Naval Americana Capitán de Fragata U.S.N. Frank O. Barret.<sup>455</sup>

---

451 Crónica Nacional (1961). “Miembros de la Escuela Superior de Guerra Naval viajan a EEUU”. *Revista de Marina*, julio-agosto, número, 4, p. 429.

452 Crónica Nacional (1961). “Clausura de la Escuela Superior de Guerra Naval”. *Revista de Marina*, noviembre-diciembre, número 6, p. 821.

453 Tirado Lamb, Guillermo (1962). *Memoria Anual del Ministerio de Marina, periodo 1961-1962*. Ministerio de Marina, p. 90.

454 Durante aquella Conferencia, la editorial Encyclopedia Americana donó un ejemplar de ella así como del Hammond World Atlas a la Escuela Superior de Guerra Naval. Desde 1962, durante la gestión del Contralmirante Alfonso Pareja, la Escuela Superior de Guerra Naval obtuvo categoría de centro superior universitario.

455 Crónica Nacional (1963). “Jefes de la Marina viajaron a EEUU”. *Revista de Marina*, mayo-junio, número 3, p. 323.

Estas visitas se llegaron a realizar con cierta regularidad, puesto que en 1964 el Contralmirante Luis Rivero presidió la comitiva de la Escuela Superior hacia Estados Unidos que incluyó un periodo en la Zona del Canal. El 7 de agosto de 1965, el Jefe Accidental de la Misión Naval Americana ofreció un “curso de visita de orientación para 15 Oficiales Superiores en la Costa Este de los Estados Unidos de América” por un periodo de tres semanas, comenzando el 9 de setiembre. A este viaje asistió el Director de la Escuela Superior, Contralmirante Fernando Lino Zamudio, el Capitán de Fragata Ismael Otárola Salcedo (Instructor) así como los Oficiales Alumnos capitanes de fragata Julio Yarcho García, José Montoya Carcelén, Francisco Mariátegui Angulo, Alejandro Pérez Ruiz, Jorge del Águila Alcorta y los capitanes de corbeta Rómulo Aste Baptista, Jorge Portella Roca, Augusto Pérez del Solar, Víctor Nicolini del Castillo, Juan Bergelund Remy, Luis Trigoso Trigoso y los mayores E.P. José Lema Rodríguez y José Dávila Ibáñez.

El 27 de mayo de 1966 se recibió la noticia de la muerte en el sanatorio de Kensington Gardens, Washington D.C. del Contralmirante William O. Spears. Tenía ochenta años de edad. Como se ha visto en el presente trabajo, ayudó a establecer la División Panamericana en 1942, llegando a ser jefe de la misma. Fue Jefe del Estado Mayor y Ayudante del Comandante del V Distrito Naval (Norfolk) de 1938 a 1940.

A los cuatro meses, el 31 de octubre 1966, el curso de Comando y Estado Mayor de la Escuela Superior de Guerra Naval, compuesto por 16 oficiales alumnos, viajó a Estados Unidos de Norteamérica para visitar, por espacio de 22 días, las instalaciones de cohería de Cabo Cañaveral (Kennedy Space Center) e instalaciones navales en Miami, Atlanta, Norfolk, New Port, New London, Washington y Nueva York. Este grupo viajó presidido por el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, Director del plantel y acompañado del Capitán de Fragata U.S.N. Walter A. Schriefer de la Misión Naval estadounidense.<sup>456</sup>

El 13 de setiembre del mismo año, el Capitán de Navío U.S.N. W.M. Montgomery, comandante del crucero ligero U.S.S. *Topeka*, donó a través del Capitán de Fragata U.S.N. Walter A. Schriefer, asesor de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, un cuadro que “registra magistralmente el fuego que hacen las baterías del Topeca (sic) contra instalaciones costeras del Vietcong en 1966”.<sup>457</sup> El Contralmirante Federico

456 Crónica Nacional (1966). “Profesores y Oficiales Alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval viajan a los Estados Unidos de Norteamérica”. *Revista de Marina*, setiembre-octubre, número 5, p. 799.

457 El Monitor (1967). “Marinos USA. Donan cuadro a ESUP”. En *El Monitor*, n°5. p. 10.

Salmón de la Jara recibió el gesto como una muestra de la amistad que existe entre los integrantes de ambas Armadas. Este buque fue el segundo en llevar aquel nombre, toda vez que el primero en hacerlo fue el *Topeka*, que no era otra unidad que el ex *Sócrates* comprado por el Estado peruano durante la guerra del Pacífico, junto al ex *Diógenes* que se convirtió en el crucero *Lima*, pero que por asuntos diplomáticos y de dinero no pudo ser traído al Perú. Este buque lo adquirió, en 1898, la Marina de Estados Unidos de América, debido a la guerra con España de ese año, bautizándolo con el nombre de *Topeka*.<sup>458</sup>

Durante aquel periodo, 250 marinos de las dotaciones de los destroyers B.A.P. *Villar* y B.A.P. *Rodríguez* así como del submarino B.A.P. *Dos de Mayo* que se encontraban realizando un programa de adiestramiento conjunto en Estados Unidos, donaron sangre para los miembros de las Fuerzas Armadas estadounidenses que se encontraban combatiendo en Vietnam.

Si bien excede el marco temporal de esta obra, vale la pena mencionar que un artículo publicado en el boletín informativo *El Monitor*, de 1976, recordó los 46 años de existencia de la Escuela Superior de Guerra Naval. En sus líneas expresó público reconocimiento a los oficiales de marina estadounidense que impulsaron la creación y desarrollo de este plantel. Estos fueron: Contralmirante William S. Pye, fundador, el entonces Capitán de Navío William O. Spears, Contralmirante L. Mc Nair Jefe del Estado Mayor General de la Marina y Jefe de la Misión Naval a quien, en 1944, le tocó reestructurar la apertura de la escuela, Capitán de Navío George M. Baum, Capitán de Navío Bryan C. Harper, Capitán de Navío Gordon A. Mc Lean, Capitán de Corbeta Lawrence B. Kiddle, entre otros, quienes fueron recordados en aquella jornada.<sup>459</sup>

---

458 Nuestra Portada (1930). “El Cincuentenario del B.A.P. Lima”. *Revista de Marina*, número 1, enero-febrero, p. 2.

459 El Monitor (1976). “46 aniversario de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú”. En *El Monitor*, n°9. p. 6.

## SUBMARINOS

Al regreso de la Misión Naval Americana, las Unidades Submarinas continuaban siendo los *R* adquiridos en la segunda mitad de la década de 1920. Durante su permanencia en el Perú, esta fuerza contó con elementos, doctrina, entrenamiento y armamento proveniente de Estados Unidos de América. Del mismo modo, cuando se renovaron la Unidades Submarinas, los *S* fueron los seleccionados para continuar con la tradición profesional de esta Fuerza. En carta del 24 de noviembre de 1953, el Inspector Naval de Submarinos en New London, Connecticut, Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara sostuvo al Comandante de la División de Submarinos, Capitán de Navío Pedro Gálvez Velarde, que: “[...] Para Ud. y el álbum de los Submarinos “Tiburón” y “Lobo”, envió esas fotos que significan mejor que nada el momento inicial de la vida de estas unidades, que espero tengan la misma buena suerte y éxito de nuestros viejos “Rs” que durante tantos años han hecho tanto por la moral, eficiencia y prestigio del Arma Submarinista”<sup>460</sup>

El 9 de mayo de 1941 se nombró Ayudante de Operaciones Navales del Jefe del Estado Mayor General de Marina al Capitán de Corbeta U.S.N. Murray Jones Tichenor, quien sólo respondería ante el Ministro de Marina y el Jefe del Estado Mayor, no pudiendo recibir órdenes de cualquier otro marino. Para el cumplimiento de sus funciones contaba con todas las facilidades institucionales, siendo un cargo peculiar dentro de la organización naval. Entre sus funciones se encontraban:

1. Expedir en nombre del Jefe del Estado Mayor General de Marina las instrucciones para incrementar y mantener la eficiencia de la Fuerza de Submarinos.
2. Preparar y presentar al Jefe del Estado Mayor General de Marina una lista de armamento, equipos y material que considere necesarios para aumentar y mantener la eficiencia de la Fuerza de Submarinos.

---

460 Laguerre Kleimann, Michel (2019). *Los Submarinos R de la Armada Peruana (1926-1958)*, p. 20.

3. Preparar y presentar el plan de operaciones para los submarinos.
4. Colaborar como asesor técnico con el Comandante General de la Escuadra para efectos de las operaciones de los submarinos en combinación con los buques de superficie, entre otras relacionadas a los submarinos.<sup>461</sup>

Murray Tichenor se graduó de la Academia Naval de Annapolis en junio de 1924, sirviendo a bordo del U.S.S. *Arizona*. En 1929 se calificó en submarinos siendo transferido al U.S.S. *R-8*. Entre 1934 y 1936 fue Comandante del U.S.S. *S-22*. Ascendería a Contralmirante una vez en el retiro.

A raíz de los nuevos equipos adquiridos para el Taller de Torpedos, se designó al Maestro Torpedista U.S.N H.W. Page a cargo del Taller con “la autoridad y responsabilidad necesaria para conducir dicho taller”, teniendo bajo sus órdenes al personal subalterno. La escuela de Torpedos quedaba dirigida por un oficial.<sup>462</sup>

Todo esto se realizaba en un contexto internacional en el cual la política exterior del Perú se había orientado a colaborar con “los pueblos opuestos a la agresión totalitaria”, dando a conocer su posición de beligerancia el 12 de febrero de 1945 “oficializándose así, jurídicamente, una situación que existía desde los meses iniciales de la guerra.”<sup>463</sup> De hecho, la Armada Peruana venía vigilando activamente el litoral norte del país, “de acuerdo con los programas de defensa del Continente”, ejecutando constantes patrullajes para evitar el acceso a puertos y costas peruanas por parte de fuerzas del Eje.<sup>464</sup>

El 3 de octubre de 1939, el Perú fue parte de la declaratoria general de neutralidad de los Estados Americanos. Al año siguiente, mediante el Decreto Supremo de fecha 5 de setiembre de 1940, el Estado Peruano declaró que observaría estricta neutralidad en dicha guerra. En ese sentido, el 27 de junio de 1941 el Ministerio de Relaciones Exteriores firmó un Decreto Supremo que facultó al Ministerio de Marina y Aviación evitar que submarinos beligerantes ingresaran a puertos o fondeaderos peruanos excepto por necesidad de reparación urgente, refugio y/o carácter humanitario.<sup>465</sup>

En aquel contexto internacional, el 24 de abril de 1942 el Perú firmó un convenio bilateral con EE.UU. referido a Cooperación Mutua. De este modo, durante casi tres años, los submarinos *R* patrullaron “un arco de cincuenta millas”, mientras que los

---

461 Garaycochea, León (1942). *Legislación Naval y de Aviación*, p. 217.

462 R/M. Nro. 806 de fecha 18 de noviembre de 1939.

463 Prado, Manuel (1945). *Mensaje presentado al Congreso por el señor Doctor don Manuel Prado, Presidente Constitucional de la República*. Lima-Perú, p. 9

464 *Ibidem*, p. 106.

465 Garaycochea, León (1942). *Legislación Naval y de Aviación*, p. 275

demás buques de superficie vigilaron las cercanías del canal de Panamá.<sup>466</sup> Para ello, el 28 de octubre de 1942 se resolvió que el Comandante General de la Escuadra, mientras que se encontrase en la “Zona Norte de Operaciones [...] en adición a sus funciones ejercerá el Comando Militar de todas las fuerzas y dependencias navales de dicha Zona”, refiriéndose a las Fuerzas Navales, Comando de la Defensa Naval de Costas de la Zona Norte, Flotilla de Patrulleras de la Zona Norte, Flotilla de Tanques de la Zona Norte, Capitanes de Puerto de la Zona Norte.<sup>467</sup> Todo esto fue lo mencionado por Prado en su mensaje ante el Congreso de la República de 1945.

Vale mencionar que los submarinos participaron de patrullajes en condición de guerra “cumpliendo la misión de dar protección al área marítima de nuestro litoral norte, en defensa de los campos petrolíferos y las instalaciones de abastecimientos para las fuerzas de los países aliados”.<sup>468</sup> El Vicealmirante Alberto Indacochea sostuvo en sus memorias que “la Marina de Guerra sería la que cargaría con el mayor peso de la participación del Perú en el conflicto, esfuerzo y desgaste que hasta hoy día no han sido reconocidos, ni siquiera conocidos por la ciudadanía [...] La Marina de Guerra se encargó de proteger el tráfico marítimo aliado y el propio, frente a sus costas [...] nuestras unidades navales se dedicaron a patrullar nuestras aguas por cinco años”. Cabe anotar que ninguna unidad naval contaba ni con radar ni con sonar “nuestros únicos medios para cumplir con nuestra misión eran la vista y el oído”.<sup>469</sup>

A esto debe agregarse que, durante la Segunda Guerra Mundial, la Fuerza de Tarea estadounidense integrada por el USS *Concord* y dos DD clase “Fletcher” ingresaban periódicamente al Callao, siendo una “excelente oportunidad para efectuar operaciones con nuestros R [...] para los comandantes era una inigualable oportunidad de hacer ejercicios de ataque sobre buques navegando a veinte nudos en zigzag y con modernos equipos de sonar. Nuestros submarinos, desprovistos de sonares adecuados y sistemas de control, estaban limitados a hacer la aproximación y el ataque con simples apreciaciones de periscopio. Sin embargo, los resultados fueron mejorando paulatinamente”.<sup>470</sup>

---

466 Cobas Corrales, Efraín (2006). “La Marina de Guerra del Perú, desarrollo institucional 1930-1968”. *Derroteros de la Mar del Sur*, Nro. 14, p. 19.

467 Garaycochea, León (1943). *Legislación Naval y de Aviación*, p. 467.

468 Salmón de la Jara, Federico (1995). “Cuando los inolvidables R regresaron al astillero de su construcción”. *Revista de Marina*, octubre-noviembre-diciembre, número 4, p. 14.

469 Indacochea Queirolo, Alberto (s/f). *Testimonio de una vida (primera parte)*, pp. 78-79 y 86.

470 Salmón de la Jara, Federico (1995). “Cuando los inolvidables R regresaron al astillero de su construcción”, p. 14.

En la segunda mitad de 1946, la Armada contrató los servicios del Capitán de Fragata U.S.N. Harry Lindsay, como asesor en la División de Submarinos. La remembranza que el Vicealmirante Alberto Indacochea hizo de él demuestra la calidad profesional y humana de los marinos estadounidenses que sirvieron, específicamente, para los submarinos R. “Era un oficial que tenía una gran experiencia de guerra, había comandado dos submarinos en el teatro de operaciones del Pacífico, había hundido muchos buques japoneses [...] era un marino natural, endurecido por la guerra y con algo de fatiga de guerra [...] nos transmitió sus experiencias, las tácticas empleadas, el planeamiento de operaciones, etc. [...] tenía un temperamento alegre”.<sup>471</sup> Fue con su gestión que se iniciaron las becas semestrales a la Escuela de Submarinos en New London.

Lindsay, Jr. se graduó de la Academia Naval de Annapolis en junio de 1933. Se calificó en submarinos en 1935. Entre 1936 y 1941 estuvo embarcado en submarinos tipo S en Pearl Harbor., Cocosolo y Manila. Al estallar la Segunda Guerra Mundial se encontraba como Segundo Comandante del U.S.S. *Saury* (SS-189), debiendo operar en el Pacífico suroeste, combatiendo en las batallas del Mar de Java y del Estrecho de Makassar. Entre 1942 y 1943 estuvo como Oficial de Operaciones del Estado Mayor de la Séptima Flota. Fue Comandante del U.S.S. *Tuna*. Antes de arribar al Perú estuvo a cargo de una Comisión de Oficiales Submarinistas en Portsmouth, New Hampshire. A su retorno fue Jefe del Estado Mayor del Comandante de la 12va División de Transporte.

A finales de año, se reglamentó el ingreso de los oficiales a las Escuelas Técnicas de la Armada, necesitándose contar con un año de antigüedad en la clase de Teniente Primero o Teniente Segundo, excepto para el ingreso a la Escuela de Submarinos, en la que el grado sería de Alférez de Fragata con dos años de antigüedad.<sup>472</sup> En el mismo periodo, se aprobó el “Manual de Guerra Anti-Submarina”, presentado por el Capitán de Corbeta C.S. Julio Giannotti Landa, lo que le significó una felicitación por el “excelente trabajo [...] que ha merecido ser considerado como sobresaliente por la Misión Naval Americana y señalado como una obra muy completa y que representa un esfuerzo intelectual y de laboriosidad muy encomiable”.<sup>473</sup>

Sobre las becas a la Escuela de Submarinos en New London, a inicios de 1947 fueron seleccionados para seguir el curso el Teniente Primero Miguel Rotalde de Romaña

471 Indacochea Queirolo, Alberto (s/f). *Testimonio de una vida (primera parte)*, p. 112.

472 R/M. Nro. 2363 de fecha 17 de diciembre de 1946.

473 R/M. Nro. 2321 de fecha 09 de diciembre de 1946.

y el Teniente Segundo Gastón Herrera Chocano. Al año siguiente, los tenientes primero Alfredo Battistini y Miguel Piqueras, junto con seis oficiales de mar tercero de los *R* fueron seleccionados para iniciar el mismo curso que inició el 6 de julio de 1948.<sup>474</sup> En 1949 obtuvieron vacantes los tenientes primero José Valdizán Gamio y Mario Rivadeneira Bedoya. Por motivo de empate, el Teniente Primero Francisco Quirós Tafur reservó su puntaje para el año 1950 asistiendo junto al Teniente Primero Alberto Indacochea Queirolo,<sup>475</sup> siendo los únicos dos oficiales peruanos que luego de terminar el curso teórico se embarcaron en calidad de “instrucción práctica” en submarinos de la Armada estadounidense (U.S.S. *Choper* y el U.S.S. *Sea Poucher*). La Armada estadounidense les confirió a ambos su insignia de submarinos así como la designación honoraria de “Qualified in Submarines of the United States Navy”.<sup>476</sup>

En marzo de 1950 la Dirección de Administración de Marina abrió la cuenta especial denominada “Reparación Submarinos”, amparada en el Decreto-Ley Nro. 11306 (Crédito Extraordinario), permitiendo se firme el contrato de 17 cláusulas entre el Jefe del Estado Mayor General de Marina y el Vicepresidente de la Electric Boat Company.<sup>477</sup> De este modo, para mayo de 1950 los cuatro *R* se encontraban en las instalaciones de la Electric Boat Company, New London-Connecticut, astillero donde se llevaría a cabo su recorrido. Esta ocasión fue aprovechada para que los submarinistas llevaran cursos de perfeccionamiento en la Escuela de Submarinos de New London.<sup>478</sup> Esto se hacía en adición a los dos oficiales que fueron enviados a seguir cursos de posgrado en la mencionada escuela, los Tenientes Primeros Indacochea y Quirós.<sup>479</sup> En total, la estadía de los *R* fue desde el 8 de abril de 1950 (fecha de zarpe desde el Callao) hasta el 16 de diciembre de 1950 (arribo al Callao), periodo en el cual se adquirieron los siguientes equipos:

- Radar SJ-1.
- Equipo de comunicaciones interiores.

474 Disposición del Estado Mayor General de Marina (DEMGGM) de fecha 15 de marzo de 1948.

475 R/S Nro. 648 de fecha 1949.

476 DEMGM de fecha 31 de diciembre de 1948. Indacochea Queirolo, Alberto (s/f). *Testimonio de una vida (primera parte)*, pp. 140-146.

477 R/M. Nro. 339 de fecha 20 de marzo de 1950; R.S. Nro. 449 de fecha 23 de marzo de 1950.

478 Ministerio de Marina (1949-1950). *Mensaje del señor Presidente de la Junta Militar de Gobierno (Parte correspondiente al Ramo de Marina, 1949-1950)*, p. 2. (texto mecanografiado) (A.H. de M.).

479 Saldías, Roque A. (1949-1950). *Memoria Anual que presenta el señor Contralmirante Don Roque A. Saldías, Ministro de Marina, al señor General de Brigada Presidente de la Junta Militar de Gobierno, 1949-1950*, p. 4. (Texto Mecanografiado) (A.H. de M.).

- Sistema de Alarma General.
- Modificación y adaptación de las escotillas de torpedos y de las máquinas para el empleo de la campana de salvamento.
- Nuevos receptores de radio National modelo NC-183 11 v., A.C.
- Nuevas cámaras frigoríficas, metálicas, con doble cámara de congelación y enfriamiento.
- Modificación de la superestructura en la parte de proa y adaptación de parabrisas de protección para el puente.
- Nuevos muebles metálicos para los camarotes y cámaras, incluyendo lavadero y botadero de cocina.

El *R-4* era el buque insignia durante esta travesía que se inició el sábado 8 de abril cuando a las 0900 horas largó sus amarras, para luego hacerlo los *R-3*, *R-2* y el *R-1*. El comandante de la División era el Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara, el Encargado de la Escuela de Submarinos era el Capitán de Corbeta Luis López de Castilla Hidalgo, el Oficial Administrador era el Teniente Primero Luis Felipe Villena Gutiérrez, el médico de la División era el Teniente Primero SN. Luis Vargas B. y el Oficial Ayudante-Secretario era el Teniente Segundo Antonio Miranda G. Vale mencionar que contaron con la asistencia técnica de los capitanes de fragata U.S.N. de la Misión Naval Americana Harry M. Lindsay y Malcom R. Garrison.<sup>480</sup> El arribo de los cuatro submarinos llamó la atención tanto de la oficialidad naval como de los integrantes de la Electric Boat Company, puesto que la puntualidad, la presentación y las condiciones marineras de los buques peruanos sorprendió gratamente por su estado de alistamiento a pesar de las tres décadas que llevaban en el servicio activo.

Muestra de esto fue el mensaje que el Almirante U.S.N. James J. Fife, Comandante de la Fuerza de Submarinos del Atlántico, envió al Capitán de Fragata Salmón de la Jara pidiendo que los *R* permanecieran dos días más para que los marinos estadounidenses pudieran comprobar “cómo se podía operar y mantener en forma tan nítida, cuatro submarinos con casi tres décadas de vida y que parecían llegar para una revista y no para un recorrido integral”.<sup>481</sup> En palabras de Salmón de la Jara, el ingreso de las Unidades Navales a la Base de Submarinos:

“Fue realmente espectacular la entrada de los cuatro *R* a la gran Base Naval, sede de la Fuerza de Submarinos del Atlántico (U.S.

480 Nichols, Richard E. (1956). *History of the U.S. Naval Mission to Peru*. Oficio del Jefe de la Misión Naval en el Perú al Jefe de las Operaciones Navales, p. 3. Copia en el Archivo del IEHMP.

481 Salmón de la Jara, Federico (1995). “Cuando los inolvidables *R* regresaron al astillero de su construcción”, p. 21.

Naval Submarine Base). El incesante sonido de las sirenas y pitos del astillero y su personal ocupando todos los lugares altos de las gradas de construcción, espectáculo que presenciamos al pasar frente a ellos, en ruta a la base de submarinos, expresaba la bienvenida de muchos de los hombres que vieron lanzar al agua los buques que construyeron y que, treinta años después, volvían al lugar de su nacimiento [...] Entre los altos ejecutivos de la E.B.CO., estaba el ingeniero Walter J. Harvey, superintendente de reparaciones, que sería hombre clave durante el reacondicionamiento de los buques. Con incalculable emoción se acercó a mí para expresarme los sentimientos que lo embargaban al pisar la cubierta de nuestros R. Había trabajado en ellos con sus manos, como operario y era, a su regreso, uno de los más altos ejecutivos de la empresa”<sup>482</sup>

Una vez amarrados en los muelles de la Electric Boat Co. en Groton, se realizaron los trabajos del recorrido integral de los cascos, compartimentos estancos, sistemas de tanques de lastre y de equilibrio, máquinas, motores principales y auxiliares, tanques y plantas de batería, tubos L.T., sistemas de aire de alta y de baja presión, bombas de alta y baja presión, sistemas de escotillas y salvamento, periscopios, reformas de las proas para un mayor dinamismo en inmersión; que permitieron modernizar y alargar la vida de los R. En adición, se arregló el sistema de escape por inundación en las escotillas de los compartimentos de torpedos y de máquinas “como también el recorrido y prueba de los pulmones Monsen para escape, adquiridos años antes”<sup>483</sup>

En el aspecto educativo, las dotaciones efectuaron cursos intensivos de escape en la torre de entrenamiento. En adición, “catorce tripulantes se graduaron del 58 curso de la Escuela de Submarinos para el personal subalterno”. Esto se complementó con la construcción y recepción de una campana de rescate, la cual podía operar hasta 250 metros de profundidad. En ese sentido, los marinos peruanos pudieron interactuar con algunos de los sobrevivientes del USS *Squalus*, submarino de la clase Sargo que naufragó en 1939, y cuyos sobrevivientes fueron extraídos mediante una campana de rescate.<sup>484</sup>

Por otro lado, durante las primeras semanas de octubre, el *R-4* participó en operaciones conjuntas con buques de la Armada estadounidense en Long Island. Este ejercicio mereció una felicitación enviada al Comandante de la Fuerza de

---

482 *Ibidem*, p. 20.

483 *Ibidem*, pp. 22 y 25.

484 *Ibidem*, pp. 24-25.

Desarrollo de Operaciones, la cual, por su claro reconocimiento se reproduce a continuación: “Este Comando de la Unidad de Tarea desea expresar su complacencia por la completa y entusiasta cooperación recibida del Capitán de Corbeta Miguel Rotalde, Comandante del B.A.P. R-4 durante las recientes operaciones conjuntas en Long Island Sound. Fue una sincera satisfacción operar con el Comandante Rotalde. El completo éxito de las operaciones se debió a los eficientes servicios prestados por él y el B.A.P. R-4”.<sup>485</sup>

Los *R* quedaron como nuevos, “con algunos cambios en su apariencia exterior, como el puente dotado de una protección contra el viento, a la proa se le dio un corte circular, suavizando la línea que en sus orígenes se justificaba porque constituía el punto de apoyo para el asta Yack” [sic].<sup>486</sup>

Con la instalación de modernos equipos de sonar y radar –estos últimos se instalaron con el apoyo directo del Capitán de Corbeta Miguel Flórez N.–, la División de Submarinos zarpó de regreso al Callao el 28 de noviembre de 1950, arribando el 16 de diciembre a las 1100 horas a la Estación de Submarinos de la Base Naval del Callao.

Los *R* fueron recibidos por el Ministro de Marina Contralmirante Roque Saldías, el Embajador de EE.UU. Harold H. Tittmann, el Jefe del Estado Mayor General de la Marina Vicealmirante Carlos Rotalde, entre otras autoridades. A los tres días el presidente Manuel A. Odría pasaría inspección al submarino insignia: *R-4*, la cual duraría desde las 1035 hasta las 1220 horas.<sup>487</sup> Cabe mencionar que un día antes, el Capitán de Fragata Miguel Flores se encontraba trabajando en el radar del *R-4* luego que el personal había procedido franco.<sup>488</sup>

Vale transcribir la percepción que los *R* y sus dotaciones dejaron entre las altas autoridades navales de la primera Armada del mundo: “*Is pleased to report that the Peruvian Naval Personnel attached to their submarines created a very favourable and lasting impression during their stay in New London [...] The Peruvian worked assiduously to aid in the overhaul of their ships R-1, R-2, R-3 and R-4 at the Electric Boat Co. Their friendly spirit of cooperation did much to comment the firm bond of friendship between Peruvian and Americans*”. Comunicación del Almirante Jefe de la

485 OG. Nro. 21 de fecha 19 de diciembre de 1950, p. 6.

486 Indacochea Queirolo, Alberto (s/f). *Testimonio de una vida (primera parte)*, p. 148.

487 Odría y Saldías felicitaron a todas las dotaciones por su apoyo decidido al “reacondicionamiento y modernización de los buques que constituyen la División de Submarinos, trabajos que fueron llevados a cabo en New London”. Órdenes Generales. Nro. 21 de fecha 19 de diciembre de 1950, p. 7.

488 Libro de Bitácora del B.A.P. *R-4* de fecha 18 de diciembre de 1950 (A.H. de M.)

Fuerza de Submarinos del Atlántico al Jefe del Estado Mayor General de la Marina.<sup>489</sup>

Dentro del Plan de Adquisiciones Navales, el 27 de octubre de 1953 se lanzó en Groton, Connecticut, en las instalaciones de los astilleros de la General Dynamics Corporation el submarino *Tiburón*, buque que estaría bajo el comando del Capitán de Fragata Fernando Elías Aparicio.<sup>490</sup> El Capitán de Fragata James A. Sullivan, Capellán de la Base Naval de Submarinos impartió la bendición, luego de lo cual, John Jay Hopkins, Presidente del Directorio de la General Dynamics Corporation dio un discurso en el cual sostuvo entre líneas que el Perú de la década de 1920 permitió la defensa de Occidente contra los Nazis durante la Segunda Guerra Mundial. De hecho, se nota en sus palabras que la decisión de construir los R fue un gran salvavidas no sólo para su compañía –específicamente de la Electric Boat– sino, para el esfuerzo bélico que Estados Unidos de América tuvo que afrontar contra la Alemania Nazi.<sup>491</sup>

“[...] Cada uno de nosotros en esta organización trabaja para amortizar una deuda de gratitud para el gobierno del Perú. Un gobierno que ha tenido la avanzada visión de reconocer la falacia que significa una política de desarme [...] En 1925, cuando el resto del mundo estaba empeñado en destruir sistemáticamente sus armas y por ende su propia salvaguarda, la República del Perú nos ordenó la construcción de cuatro modernos submarinos. Fue este acto previsor el que permitió continuar con vida a la Electric Boat durante un periodo en que el Arsenal de las Democracias estaba casi exhausto. Esta previsión ayudó a la Electric Boat a aportar su magnífica contribución hacia el desesperado esfuerzo de este país contra las fuerzas del nacional socialismo”.<sup>492</sup>

Hopkins continuó sus palabras resaltando la labor que Saldías había hecho en beneficio de la Armada Peruana. De hecho, leyó los considerandos por la cual el gobierno de Estados Unidos de América lo condecoró con la Legión al Mérito en el grado de Comandante en Jefe: “[...] ha contribuido inconmensurablemente al desarrollo de un perdurable lazo de amistad entre sus camaradas de la Armada del Perú y sus colegas de la Armada de los Estados Unidos de América, cimentando así

489 Salmón de la Jara, Federico (1995). “Cuando los inolvidables R regresaron al astillero de su construcción”, p. 32.

490 La esposa del Ministro de Marina, Teresa Bravo de Saldías fue la madrina.

491 El 22 de abril de 1952 se creó la General Dynamics Co. tomando como base la Electric Boat Company y Canadair. Hopkins fue su fundador.

492 Crónica Nacional (1953). “Lanzamiento del B.A.P. *Tiburón*”. *Revista de Marina*, setiembre-octubre, número 5, p. 594.

las amistosas relaciones entre los Gobiernos del Perú y de los Estados Unidos”<sup>493</sup>

El 6 de febrero de 1954 se lanzó al agua el submarino *Lobo*. La madrina fue María Francisca de Salmón, esposa del Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara, Jefe de la Comisión. Lo curioso del evento fue que cuando se desplazó el submarino, su comandante Capitán de Fragata Enrique León de la Fuente se encontraba a bordo. A este acto asistió el Vicepresidente de la Empresa General Dynamics, Frank Pace Jr. y el Embajador Berckemeyer.<sup>494</sup> El 14 de junio se afirmó el pabellón nacional sobre este buque. El Capitán de Fragata Carlos Salmón Cavero era el Agregado Naval en Estados Unidos de América, quien estuvo presente en la ceremonia.<sup>495</sup> Ambas Unidades arribaron al Callao el 21 de julio de 1954. A los pocos días el Vicealmirante Roque Saldías asumía el cargo de Primer Ministro del gobierno de Odría.

En febrero de 1955 se dispuso que el Capitán de Navío U.S.N. Richard E. Nichols (Asesor del Comandante de la División de Submarinos), el de igual grado Carlos Monge Gordillo, los capitanes de fragata Fernando Lino Zamudio y Luis López de Castilla Hidalgo, juntos al Maestro Técnico U.S.N. Frederick J. Nate, viajasen a Estados Unidos de Norteamérica con el objetivo de estudiar, revisar y completar de forma definitiva los planos existentes para la construcción de la nueva Escuela de Submarinos.<sup>496</sup>

Nichols se graduó de la Academia Naval de Annapolis en 1934, sirviendo a bordo del U.S.S. *Mississippi*. Se calificó en submarinos en 1938, sirviendo en el U.S.S. *S-46*. Al estallar la Segunda Guerra Mundial estuvo a bordo del U.S.S. *Grayback* participando en seis patrullajes de guerra en el Pacífico contra los japoneses. En 1943 fue Comandante del U.S.S. *Bashaw*, participando en cuatro patrullajes de guerra hundiendo 7,700 toneladas de buques enemigos. Estudio en el U.S. Naval War College, siendo instructor desde 1950 hasta 1952. El 31 de mayo de 1955 fue Jefe de la Misión Naval en Perú.<sup>497</sup>

---

493 Crónica Nacional (1953). “Lanzamiento del B.A.P. Tiburón”. *Revista de Marina*, setiembre-octubre, número 5, p. 595. Los submarinos S fueron los únicos que Estados Unidos construyó para un país luego de la Segunda Guerra Mundial. Ortiz Sotelo, Jorge (2011). *Fuerza de Submarinos, 100 años: 1911-2011*. Callao: Marina de Guerra del Perú, p. 63.

494 Crónica Nacional (1954). “Lanzamiento del Lobo”. *Revista de Marina*, enero-febrero, número 1, p. 114.

495 Desde 1953 era Agregado Naval en Estados Unidos de América y Delegado Naval del Perú ante la Junta Interamericana de Defensa.

496 R.M. N° 375 de fecha 24 de febrero de 1955.

497 Agradezco al personal del Naval History and Heritage Command de la U.S. Navy por la amabilidad en enviarme el resumen de su carrera hasta 1956.

Meses después, el 23 de octubre de 1955, viajó a Estados Unidos de América el Primer Ministro Vicealmirante Roque Saldías para estar presente en la ceremonia de colocación de las quillas de los dos nuevos submarinos mandados construir a la General Dynamics: *Atún* y *Merlín*; acto que se llevó a cabo el 27 de octubre. El 5 de febrero de 1957 se lanzaron al río Thames ambos buques, siendo sus madrinas Gloria Domínguez de Barrón y Victoria Dall'Orto de Llosa.<sup>498</sup>

A este acto asistieron el Embajador del Perú ante Estados Unidos de América Fernando Berckemeyer, el Comisionado Naval a la Embajada Peruana Contralmirante Luis Llosa G-P y el Presidente de la Junta Interamericana de Defensa, General Lemuel C. Shepherd Jr.<sup>499</sup> Ambas Unidades fueron rebautizadas como *Angamos* e *Iquique*, arribando al puerto del Callao el 28 de noviembre del mismo año, siendo recibidos por el Comandante General de la Marina Contralmirante Francisco Tudela Salmón entre otras autoridades navales.

El crucero de verano de 1958 contó con la participación de los cuatro nuevos submarinos, los cuales junto a los antiguos *R-1* y *R-2* que se llamaban B.A.P. *Islay* y B.A.P. *Arica*, respectivamente, arribaron a Panamá; siendo la primera vez que “desde el término de la Segunda Guerra Mundial, que se reunía una fuerza submarina tan grande”.<sup>500</sup>

Desde 1960 hasta 1964, los cuatro submarinos S viajaron separadamente a Key West, Florida-EE.UU., para someterse al cambio de baterías, recorrido y modernización de algunos sistemas. Al parecer el espíritu de cuerpo propio de los submarinistas entre camaradas de otras naciones se representó en aquellas largas estadías: “En todos los casos, la camaradería del Escuadrón de Submarinos Nro. 12, de la Armada Norteamericana, con sede en Key West, y en especial de la dotación del buque anfitrión, el U.S.S. Barracuda, facilitó enormemente la prolongada estadía de las unidades nacionales en dicho puerto”.<sup>501</sup>

---

498 Ortiz Sotelo, Jorge (2001). *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos*. Lima: Biblioteca Nacional del Perú-Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, p. 147.

499 En noviembre del mismo año, el General Shepherd Jr. encabezó una comisión de la Junta Interamericana de Defensa que visitó la Base Naval del Callao, la Escuela Naval del Perú y el Centro Médico Naval.

500 Ortiz Sotelo, Jorge (2001). *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos*, p. 149.

501 *Ibidem*, pp. 149-150.



## A MODO DE EPÍLOGO

De esta manera se daba fin a medio siglo de constantes intercambios académicos así como de adquisiciones de modernos equipos y embarcaciones destinadas tanto a la seguridad nacional como hemisférica. El estándar tecnológico, así como los entrenamientos e intercambios de personal para sus capacitaciones crearon un vínculo entre las marinas del Perú y Estados Unidos de América, que, a pesar que desde 1969 no existen las misiones navales de aquel país, ha permitido mantener el contacto profesional en provecho de la Seguridad y Defensa no sólo del Perú, sino, también, de la región.

Un ejemplo de ello es la nota escrita en el informativo de la Marina *El Monitor* de 1986 que rememoró a la Misión Naval Americana: “la vinculación de las Marinas de ambas naciones, continúa sin interrupción y nuestra oficialidad sigue ahondando sus conocimientos, elevando su nivel profesional en el país del norte”.<sup>502</sup> Asimismo, luego de 1969 continuaron los viajes de estudios, ejercicios operacionales y visitas protocolares que afianzaron la estrecha relación profesional y humana que existe entre las dos Marinas. Esto debe atribuírsele y reconocer tanto a los marinos peruanos como a los aproximadamente cien marinos estadounidenses que sirvieron para la Marina de Guerra del Perú, creando aquel puente humano tan provechoso para la Defensa Hemisférica. El trabajo hombro a hombro permitió obtener resultados favorables para este país andino así como para el gigante del norte.

El hecho que se encuentren leyendo estas líneas a cien años del arribo de los cuatro primeros integrantes de la Misión Naval de los Estados Unidos de América evidencia que su legado no se diluyó con el tiempo, sino que se mantiene dentro de varias de las formas y fondos institucionales.

---

502 La página del recuerdo (1986). “Nuestra Marina y la Misión Americana”. *El Monitor.-Órgano informativo de la Marina de Guerra del Perú*, agosto, p. 25.

Vale recordar el lema que se estableció para la Escuela Naval del Perú durante la dirección del Capitán de Navío Charles G. Davy, puesto que su profundo significado resume el sentir que en cada tiempo histórico profesan los marinos en provecho de su República; y que puede traducirse como “yo preparo el futuro” o “Me está encomendado el futuro”.

“MIHI CURA FUTURI”

## SELECCIÓN FOTOGRAFICA



