99

Resumen Histórico de Nuestra Marina de Guerra

4359

Luis López de Castilla H.

4046

CATOLICA SAN JUAN

99

Resumen Histórico de Nuestra Marina de Guerra

MINISTERIO DE MARINA REPUBLICA PERUANA ESCUELA NAVAL

LA MARINA DE GUERRA PERUANA EN EL SIGLO XX

Por el Capitán de Navío A.P. **JOSE VALDIZAN GAMIO**

COMPENDIO HISTORICO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Por **JAVIER BUENAÑO MURO**

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. 985.06435 9/VI8
Nro. Inv.: 4046
Fecha: 014015

PREPARADO PARA LA INSTRUCCION DE LOS CADETES NAVALES DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERU

1963

La Marina de Guerra Peruana en el Siglo XX

Por el Capitán de Navío A.P.
JOSE VALDIZAN GAMIO

Nuestro contemporáneo, el genial literato español don Ramón Gómez de la Serna, ha definido al escritor como a "un mártir de sí mismo que sangra por la mano derecha". Si bien no tenía por qué detenerse a pensar en el caso particular de los zurdos, debió contemplar, eso sí, el de las máquinas de escribir. Hoy en día, quien intenta usarlas e hilvanar ideas sin recordar los tiempos en que sólo se recurría a la pluma, se vé en el compromiso de tener que sangrar por ambas manos y por varios dedos mientras realiza su cometido.

Tal es el caso del autor frente a la tarea que debe abordar.

No siendo historiador ni escritor sino simplemente un marino de carrera con buena voluntad, ha de escribir e historiar un tanto sobre doce lustros de vida institucional. Tiene que resumirlos dentro de los límites de un capítulo, sin cometer el pecado mortal de relatar simplemente los acontecimientos dejándose absorber por su secuencia cronólogica. Ha de juzgarlos serenamente tratando de ser objetivo. Debe ser panorámico e intentar el logro de un perspectivismo histórico, después de haber escanciado el contenido de las diversas fuentes a las que ha de recurrir para informarse. A todo esto hay que añadirle algo mas: la búsqueda de aquellas referencias —que no habiendo sido compiladas aún— se encuentran dispersas y repartidas en innúmeros lugares.

La visión real de nuestra Marina de Guerra a través del siglo en que vivimos, entraña un proceso subjetivo previo; no puede traerse así como así, súbitamente. Antes resulta indispensable ordenar las propias ideas y los conceptos ya formados, y, para que el panorama concebido resulte verídico o cercano al acierto, analizarlos con juicio imparcial y sereno, teniendo en cuenta las condiciones previas a los hechos y luego el fondo verdadero de los acontecimientos. Sólo así aflora la historia como disciplina científica: con un saber dueño de validez objetiva, capaz de brindar un futuro conocimiento de la vida histórica institucional, y, por ende, de su influencia en el existir de la nación.

Tres guerras han afectado muy de cerca el desenvolvimiento de nuestra Marina: la ocurrida entre el Perú y Chile, en 1879 (cuya secuela se prolongara hasta mas allá de 1900) y las dos Guerras Mundiales habidas últimamente. Las experiencias de dichas conflagra-

ciones conmovieron en distintos grados al Perú, pero, casi con matemática precisión, establecieron —en lo que a su Marina de Guerra se refiere—, tres hitos distintivos que podrían señalar otras tantas divisiones en su proceso evolutivo natural y dar lugar a una periodificación convencional pero lógica: examinémosla:

Las desastrosas consecuencias de la guerra de 1879, prevalecieron y se hicieron sentir en nuestra Marina hasta bien entrado el Siglo actual, vale decir hasta el epílogo de la primera conflagración mundial firmado en Versalles, en 1919. Durante estas dos primeras décadas del siglo XX, la Marina de Guerra del Perú gravemente afectada y con profundas heridas muy difíciles de curar, trataba de rehacerse, de incorporarse sobre una tradición gloriosa y heroica, para vivir una nueva época. Tenía conciencia plena de su responsabilidad en la defensa integral de la nación y deseaba habilitarse para estar lista. Los recursos económicos del país eran escasos, la inquietud nacional grande y la necesidad de una defensa adecuada en el mar obvia. El balance de todas estas fuerzas arrojó un saldo modesto y ligeramente halagüeño.

Etapa de RESTABLECIMIENTO llama el autor de este período cronológico, en que la Marina se debate entre la incuria de muchos y el esfuerzo de unos pocos, tratando de recuperar un sitial perdido en el damero sudamericano y que fuera el primero, sin dudas de ninguna especie, cincuenta años atrás, durante el gobierno del Mariscal don Ramón Castilla Marquesado.

Las múltiples experiencias extraídas de la I Guerra Mundial revolucionaron las tácticas navales con el empleo de nuevas armas y la potencialidad indiscutible del submarino, tan terriblemente demostrada por Alemania cuando se decidió a atacar sin restricciones el comercio marítimo de los aliados. La aparición de las pólvoras sin humo, los cañones de tiro rápido, el empleo de los buques capitales, de los torpedos y aviones, trastornaron muchos conceptos navales de aquel entonces y dieron un nuevo giro a la técnica bélica en el mar. El Perú, repuesto en su economía, gozando de un ordenamiento interno que hacía tiempo no disfrutaba, con un gobierno estable y progresista, pronto inició una política naval decidida y estimulada por la peligrosa tensión de nuestras relaciones internacionales con los países limítrofes. La Institución se orientó organizada y francamente, por una ruta de progreso que tendía a modernizarla y ponerla a tono con la época; a infundirle nuevos bríos y confianza en su destino e importancia, como integrante de la defensa nacional. Esta fase se extiende hasta fines de la II Guerra Mundial.

A juicio del autor, la palabra que mejor define a esta etapa histórica en la vida de nuestra Marina es la de RECUPERACION. Así se referirá a ella durante el transcurso de este trabajo.

Viene luego un tercer y útlimo período cronológico, desde el año de 1945 hasta la fecha, en el que las experiencias obtenidas en la II Gran Guerra conmueven al mundo completamente y abren una nueva era

de incalculables proyecciones con la desintegración del átomo y el control científico de su energía nuclear. No solamente la guerra se trastorna; la ciencia, la industria, el comercio, las ideologías, la política, la diplomacia y hasta los planetas y satélites de nuestro sistema se sienten alcanzados —en alguna forma—, por los resultados directos o indirectos de la superación que se impuso el hombre para guerrear con sus semejantes.

Nuestra patria, siendo nación sub-desarrollada y sujeta en muchos aspectos a las exigencias de la importación, inicia aquella etapa con un conflicto armado en puertas. Ante la agresión ecuatoriana del año 1941, se vé forzada a superarse y a conjurar el peligro que se avecinaba amenazando su integridad territorial y su soberanía. El brillante triunfo de las armas peruanas impide al Ecuador salir más allá de sus fronteras. El Protocolo de Paz, Amistad y Límites concertado por ambas repúblicas, firmado en Río de Janeiro, en 1942 y con ocasión de la III Reunión de Cancilleres de las Repúblicas Americanas, es ratificado por los parlamentos de las dos naciones y respaldado por 4 países garantes; la cuestión limítrofe queda solucionada y no existirá —legalmente— problema de fronteras en el futuro.

Mas esta experiencia que no se buscó, hace recapacitar. El mar, siempre el mar, ha cobrado sin cesar una importancia preponderante en la historia de los pueblos. La Marina de Guerra siente que nuevamente las miradas de la nación se posan sobre ella, traduciéndose en adquisiciones, perfeccionamiento de la instrucción, mejoras radicales en su organización, legislación interna, entrenamientos orientados y continuos, y, en fin, en progreso tangible.

Ante esos estímulos la Institución se supera; responde a la preocupación con una intensidad de esfuerzos digna de encomio por su constancia, determinación y eficiencia. Entra francamente a una etapa nueva: de alumna internacional obligada —por su poca importancia bélica en Sudamérica—, pasa hasta maestra y a sus aulas concurren marinos de Argentina, Brasil y Venezuela entre otros países. Sus oficiales y tripulantes se perfeccionan en Estados Unidos, en la República del Plata y en la tierra de los Bandeirantes, intercambiando conocimientos con dichas naciones. Se construye el primer buque de hierro de 8,500 toneladas en sus astilleros y se realizan maniobras navales interamericanas en preparación de la defensa hemisférica. La Marina de Guerra del Perú ingresa decidida a una nueva etapa de su vida: la de su RESURGIMIENTO.

La obra realizada por la Marina de Guerra ha sido siempre de proyecciones nacionales. No puede encontrarse entre las frases rebuscadas del discurso demagógico, porque nunca ha intentado darse auto-renombre ni ha usado de la propaganda cuidadosamente elaborada para hacerse notar. Esmerándose en su silencio, ha callado durante más de un siglo —desde su fundación— aborreciendo todo intento de divulgación que transgrediera los límites del más parco laconismo militar. En la paz, su obra diaria y constante rebasa los lindes del interés institucional y se vierte sobre la patria toda, prepa-

rando técnicamente a sus ciudadanos ya para servir en los buques y dependencias ya para reintegrarlos dentro del capital humano de la nación; se aprecia en el prestigio que al Perú le dan sus marinos en el extranjero; se encuentra en la seguridad del pueblo, al volver sus ojos hacia el mar; en la confianza del país —que respaldado por una tradición naval sin mácula—, sabe que en su Armada no se escatima esfuerzo alguno para prepararse y defender sus intereses soberanos con honor, eficiencia y valentía, sin que constituyan barreras infranqueables ni el heroísmo ni la muerte.

"La Marina siempre ha sido la Gran Silenciosa". Esta conocida frase del italiano Caputi tiene un gran sentido ecuménico: alcanza al Perú y a todos los países del orbe. El ¿por qué?, tal vez se encuentre en la idiosincracia peculiarísima de los hombres de mar o en la escuela de los elementos que forjan sus caracteres; en la furia de las olas, el soplo inclemente del viento o en la vida dura que muchas veces tienen que soportar. Nunca han gustado de la publicidad ni de la propaganda hueca: guardando un silencio voluntario y un tanto injustificado, siempre han parecido trapenses o cartujos enclaustrados dentro de los cascos de acero de sus propios buques.

Sin embargo, para que una Marina defienda los intereses de un pueblo y para que ese pueblo aprenda a respetar a esa Marina y a confiar en ella, es indispensable que los ciudadanos la conozcan de cerca.

Nuestra Armada ha corregido su errado aislamiento en los últimos tiempos, y, sin transgredir la seriedad de su conducta militar por excelencia, se ha acercado mucho mas a la gran masa ciudadana. El eco de esta actitud no se ha hecho esperar: ¡ha sido notable!

Dígalo si no aquella emoción sin precio que embargó a todos los presentes, cuando el B.A.P. "Zorritos" se deslizó majestuosamente sobre los calzos de sus gradas e irrumpió en las aguas del Callao entre vítores de una multitud enfervorizada y eclosiones del mas puro patriotismo, mientras las cálidas notas de nuestro Himno Nacional llenaban el ambiente de respeto y alegría, de admiración y orgullo incontenibles. Era el primer buque de acero que construía el Perú: eran 8,500 toneladas de metal que representaban el trabajo y la superación de profesionales, técnicos y obreros; el esfuerzo de nuestra Marina de Guerra y el porvenir de la patria. Nuestro pueblo lo comprendió así: hubo lágrimas en mas de un rostro, hubo aplausos sin cuenta y hubo peruanidad intensa entre los hombres, mujeres y niños que acudieron a aquella emotiva ceremonia.

Allí se apreció cuanto quiere el pueblo a su Marina.

Luego, las revistas navales. En ellas muchos ciudadanos tienen oportunidad de aquilatar con orgullo la preparación de sus hombres de mar y la eficiencia de sus naves. El conocimiento cercano, la observación y la historia, son los mas idóneos cimientos en que puede basarse un gran edificio que mucho necesita la patria: el de la Conciencia Naval del Perú.

Ultimamente, el recibimiento que le tributara nuestro pueblo a los dos cruceros recientemente adquiridos por el gobierno, los B.A.P. "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", tuvo caracteres realmente extraordinarios. La Base Naval del Callao casi resultó estrecha para contener a tanto peruano que acudiera a contemplar las nuevas unidades de guerra. Innúmeras embarcaciones engalanadas para la ocasión colmaban la rada. Todas —sin excepción—, con la bandera peruana izada en el tope de sus mástiles y la emoción prendida en el corazón de sus ocupantes. Honores de pitos y sirenas llenaron el ambiente en forma incontrolada, lanzando a los cuatro vientos el patriotismo desbordante de la ciudadanía... Dicho momento constituyó un eslabón, mas de acercamiento entre el pueblo peruano y su Marina de Guerra. Un orgullo mas para la peruanidad, para la historia y para la patria.

Hecho este necesario prólogo, del que no podía prescindirse debido a la estructuración que el autor ha dado al presente trabajo, pasemos ahora, junto con el lector, a examinar mas de cerca el proceso histórico de la vida de nuestra Marina de Guerra durante el presente siglo, siempre desde un punto de vista panorámico en el que habrá algo de historia, de apreciación subjetiva, de perspectivismo y de realidad, tal como conviene a los propósitos de validez que persigue esta obra a través de todos sus capítulos.

EN LOS INICIOS DEL SIGLO XX: EL RESTABLECIMIENTO

Los comienzos de la etapa contemporánea fueron de convalescencia para nuestra Marina de Guerra. Habiendo sido la primera en Sudamérica durante la época de Castilla, la guerra de 1879 ocurrida en el intervalo la encontró sumamente debilitada y le causó profundas heridas muy difíciles de restañar y mas aún de ser curadas. Retrocedamos en el tiempo.

La imprevisión —que a decir del distinguido historiador militar General Carlos Dellepiane— fue siempre defecto preponderante en el Carácter Nacional, trajo consigo una secuela inevitable: la superación que sus marinos se impusieron —llevándola en veces hasta el sacrificio—, para tratar de suplir así la inmensa desventaja material existente entre la propia escuadra y la de su oponente, Chile.

Dicha actitud de nuestros hombres de mar pudo haber sido otra; la de desaliento ante el esfuerzo estéril: la de desmoralización por una impotencia gratuita que no merecieron jamás. La culpa no estaba en los hombres que debían jugarse la última carta, antes se habían repartido muchas otras: el desorden estatal, la incuria, las luchas intestinas y la despreocupación pacifista realizaron el peor de los juegos..., ¡muy caro lo teníamos que pagar!

Estando por encima los sagrados intereses del Perú, sus marinos aceptaron la tremenda responsabilidad de defenderlos sin elementos de lucha, hasta morir. Por ello la patria y la posteridad están en deuda con esos héroes; gracias a su valor y sacrificio, el país cuenta hoy

con una tradición naval escrita con la única tinta que aquellos varones tuvieron a la mano: la de su sangre.

Fácil resulta a la postre, cuando se entra al campo de la crítica, decir —como se ha dicho— que su comportamiento fue un tanto romántico, "quijotesco" y "vaciado en el molde característico de las justas y torneos medioevales". Si aquel temperamento no fue práctico, resultó sublimemente glorioso por lo heroico y tremendamente constructivo por sus enseñanzas. El David bíblico que derrotara a Goliat, no creó reglas ni garantizó la repetición de su desigualdad historia a través de los tiempos. La tarea de la posteridad es otra: erguirse y avanzar un paso; poner el pie delante de la última huella que esos valientes dejaron, y, corrigiendo defectos, evitar encontrarse nuevamente ante el dilema que ellos tuvieron que enfrentar: Sacrificarse, gloriosamente... o sucumbir, simplemente.

Mas hay ciertas lecciones de la historia que tardan en aprenderse. Al iniciarse el año de 1900 nuestra Marina de Guerra pugnaba por tomar esa ruta. La imprevisión, ¡siempre la imprevisión!, se interponía y frustraba sus anhelos.

En 1903, el ilustre burlador del bloqueo de Arica, Contralmirante Manuel Villavicencio, siendo Ministro de Guerra y Marina se rebela francamente ante la estulticia de sus contemporáneos. En su Memoria al Congreso Nacional, dice así:

> "Después de los desastres de la Guerra del "Pacífico, no quedaron ni vestigios de nuestra "gloriosa escuadra, que a pesar de su debilidad, "tantos y tantos esfuerzos hizo para salvar la "honra nacional.
>
> "Veintitres años han transcurrido y, sen- "sible es decirlo, no se ha atendido como la na- "ción pide, a tan premiosa necesidad. Así pues, "por doloroso que sea, debo declarar ante la re- "presentación nacional, que nuestros puertos está "a merced del primero que intente ultrajarlos o "herirlos a mansalva".

Ese era nuestro panorama naval durante el primer lustro del siglo XX. Esa la situación de un país litoral que tanto había sufrido por no contar —veinte años atrás— con una flota pequeña y apropiada para su defensa. Inútiles habían resultado las insistentes recomendaciones de los ministros ante el Congreso. Sin excepción se estrellaron invariablemente contra una barrera de pasividad, apatía y ceguera sin nombre ni disculpa. Nuestra escuadra, ¡si tal podía llamársele!, estaba integrada por cuatro buques, tres de hierro y uno de madera; el más moderno tenía catorse años de haber sido construído; los cruceros "Lima" y "Constitución" y los mal llamados transportes "Chalaco" y "Santa Rosa", conformaban la totalidad de nuestros efectivos navales de ese entonces.

Y mientras tanto, la tensión de nuestras relaciones internacionales en Sudamérica aconsejaba tomar precauciones aún a costa de grandes sacrificios. Verdad es que estábamos reponiéndonos de un gran desastre, el de 1879, pero... la entrada marítima al territorio que tanto sufriera durante la Guerra del Pacífico, continuaba desguarnecida e inerme, esperando quizás otra tragedia.

Durante las dos décadas que conforman la etapa de Restablecimiento de nuestra Marina de Guerra, el panorama internacional que nos rodeaba era brumoso; con Chile, el rechazo del protocolo Billinghurst-La Torre hecho por el parlamento del Mapocho motivó el retiro de nuestra representación diplomática. La postergación retirada del plebiscito y las medidas tendientes a la transformación de Tacna y Arica, hicieron que en esa oportunidad perdiéramos la batalla internacional y tuviésemos que descartar la posibilidad de un arbitraje foráneo.

Con Bolivia, la existencia del tratado Bello Codecido-Gutiérrez y de un protocolo complementario (que permaneció secreto hasta 1909), por el que dicho país se comprometía con Chile a no escatimar esfuerzos para que Tacna y Arica fueran incorporados a dicho país, causando un profundo desconcierto en el Perú.

Con Ecuador, a pesar de que en frebrero de 1904 el tratado Cornejo-Valverde había resuelto proseguir el juicio arbitral ante el Rey de España, en Julio se produjo el combate de Torres Causana. Antes, en 1903, habíamos tenido el de Angoteros. En ambos se distinguieron el Capitán Juan F. Chávez Valdivia y el Alférez de Fragata Oscar Mavila y triunfaron nuestras armas. Posteriormente el Comisario Regio español don Ramón Menéndez Pidal, consiguió que se firmase un "Modus Vivendi" para el río Napo, en 1905.

Con Colombia, los tratados Velarde-Calderón Tanco hicieron abrigar esperanzas de arreglo. La reanudación de la polémica colombo-peruana y la jurisdicción mixta del río Putumayo ejercida por ambos países a partir de octubre del indicado año, ocasionaron diversos rozamientos y trajeron consigo un estado de inseguridad que aconsejaba precauciones.

El 8 de Setiembre de 1909, la política exterior seguida por el Presidente Leguía culminó sus negociaciones con el Brasil; se aceptó y firmó el tratado (Velarde-Río Branco) que liquidaba definitivamente la vieja cuestión sobre el dominio de las regiones del Yurúa y del Purús, acordándose entre ambos países aplicar la delimitación convenida para la región amazónica desde 1851.

Dentro del perspectivismo histórico que surge al contemplar panorámicamente un tema determinado; al tener que detenerse al autor para concatenar ideas y sucedidos procurando subjetivamente darle forma a lo disperso, la primera década de esta etapa transcurre sin mejoras para la Marina de Guerra, en sus comienzos. Recién se nota un esfuerzo tangible por engrandecerla con el advenimiento del Ge-

neral Pedro E. Muñiz como Ministro del Ramo. Antes, los Contralmirantes Manuel Melitón Carbajal y Manuel Villavicencio, hicieron esfuerzos denodados por conseguirlo pero no les ayudó ni la economía nacional ni la suerte. Sin embargo, durante el desempeño de estos dos ilustres marinos hubo labor, trabajo y preocupación intensa por la Institución. Anotemos:

Mientras Villavicencio asume una valiente actitud y advierte al Congreso Nacional del peligro en que se encontraban nuestras costas, logra conseguir que el país adquiera la lancha fluvial "Urubamba" para el servicio en la Flotilla de Loreto. Carbajal, por su lado, independiza la parte naval de la Escuela Militar Preparatoria y le da como sede el viejo pontón "Perú"; establece la Escuela de Grumetes a bordo del "Constitución" y crea una Junta de Vías Fluviales. Los nombres de Oscar Mavila, Enrique Gamero, Germán Stiglich y el del Coronel Pedro Portillo, resaltan entre otros como los mas destacados exploradores de los ríos de la Hoya Amazónica; marinos los tres primeros y militar el último recorren con tesón y a despecho de innúmeras penalidades las principales arterias fluviales de la región, consignando preciosas anotaciones sobre sus majestuosos cursos. Se reconocen el Yaraví, el Alto Yurúa, el Ucayali y el Putumayo; también el Paranapura, el Cachiyaca, el Napo (hasta la boca del Aguarico), el Morona el Tigre y el Desagüadero; igualmente se hace lo propio con el Ene, Tambo, Pachitea y Pichis; con el Vacamayo, Tambopata, Caramayo, Tihuantimanu, Inambari y con el Amigo. En fin, no obstante el abandono en que se tenía a la Marina de Guerra hacia el lado del mar, ella no vegetaba; por el contrario, hacía lo indecible por realizar su obra calladamente, con proyecciones nacionales de incontrastable importancia para la patria.

Para efectuarla contaba en ese entonces con la Flotilla de Loreto, integrada por las lanchas fluviales "Cahuapanas", "Amazonas", "Iquitos", "Francisco Pizarro" y "Urubamba".

Eduardo López de Romaña, Manuel Candamo y el Vice-Presidente Serapio Calderón, son los mandatarios que se suceden en el gobierno del país desde 1900 hasta 1904. Luego vendrían José Pardo y Barreda, Augusto B. Leguía, Guillermo Billinghurst, Oscar R. Benavides y nuevamente Pardo, hasta 1919, año este en que asumiera el poder por segunda vez el Presidente Leguía. Ellos fueron todos los gobernantes habidos durante la etapa de Restablecimiento de nuestra Marina de Guerra que estamos examinando.

El advenimiento del General Pedro E. Muñiz como Ministro de Guerra y Marina tuvo lugar durante el período de Candamo, en 1904. Su magnífico desempeño al frente de dicha cartera hizo que el Presidente Pardo le retuviese en el portafolio. Con esta actitud, la Institución ganó enormemente.

Con muy pocas excepciones —y esto debe ser dicho sin ambages, con entereza—, los Ministros de Guerra y Marina que habíamos tenido dedicaron siempre mucha mayor preocupación al Ejército que a

la Armada. Muñiz la sacó de su papel de Cenicienta, sin descuidar —aún en lo mínimo— la importancia que debía tener nuestro Ejército en el rol primogénito de la defensa nacional.

Con clarísima visión de militar comprendió el peligro internacional que se cernía sobre el Perú. Fue mas allá aún: apreció la falta de Conciencia Naval en la gran masa del país, la apatía y pasividad de sus dirigentes para dar a nuestra defensa en el mar la debida importancia; presente estaba todavía en la época el recuerdo de lo que nos sucediera en 1879, cuando al perder la patria su temido baluarte flotante, el glorioso monitor "Huáscar", la invasión de nuestro territorio fue un hecho consumado.

Muñiz, desde su alto cargo, no escatimó esfuerzos para iniciar una campaña y lograr comprensión. Los frutos no se hicieron esperar: el ilustre vocal de la Corte Superior de Lima, don Santiago Figueredo, recogió la iniciativa y contribuyó a la formación de una Junta Patriótica que colectaría el óbolo popular. Se trataba de adquirir buques de guerra y darle elementos apropiados a la Marina. El Presidente Pardo, contagiado por el fervor de su ministro, logró conseguir un empréstito ascendente a Lp. 600,000.00 para dedicarlo a tan premiosa necesidad. Pronto, y merced al monto total de ambas sumas, el Perú ordenaba a la Casa Vickers de Inglaterra la construcción de dos modernos cruceros, el "Almirante Grau" y el "Coronel Bolognesi", rindiendo con ello merecido homenaje a nuestros héroes máximos.

Sin embargo, dichos buques fueron encargados a los astilleros de Barrow in Furness sin que mediara intervención técnica de nuestros marinos. Una comisión presidida por el Contralmirante Manuel Melitón Carbajal fue enviada a Europa, a hacerse cargo de los cruceros y conducirlos luego al Perú; estaba autorizada solamente para vetar determinados detalles durante la construcción.

Muñiz no se detuvo allí: hizo refaccionar el crucero "Lima", logró la adquisición del transporte "Iquitos" (construído en Inglaterra, en 1894) y ordenó la construcción de la cañonera fluvial "América", en Liverpool. Amplió las partidas presupuestales, aumentó haberes, consiguió el embarque de Guardiasmarinas en Armadas extranjeras, y, finalmente, creó en Inglaterra un Pensionado de Aprendices Maquinistas (para que practicaran en astilleros británicos) bajo las órdenes de Estéban de Soqui.

Aprovechando la existencia en el país de la Misión Militar Francesa (traída por Piérola, en 1896), hizo venir al Teniente de Navío Paul de Marguery, marino galo que con el grado de Capitán de Fragata asimilado fue de inmediato puesto en la dirección de la Escuela Naval del Perú.

Con la subida al poder de don Augusto B. Leguía, en 1908, ya la Marina de Guerra había enrumbado definitivamente a su Restablecimiento. Gestor importantísimo de esta etapa que acábase de

citar es ciertamente dicho esclarecido gobernante. Durante su primer período se logran destacadas conquistas en el campo naval. Veamos las más conspícuas:

En el renglón de adquisiciones, las lanchas fluviales "Cuzco" y "Puno", el caza-torpedero "Teniente Rodríguez" (de 500 toneladas de desplazamiento y cerca de 30 nudos de velocidad), los sumergibles "Ferré" y "Palacios", y, con brillante sagacidad económica, la medida lograda de conseguir un empréstito en Francia... para adquirir en dicho país, totalmente reacondicionado, ¡nada menos que el crucero acorazado "Dupuy-de-Lóme", bautizándosele con el nuevo nuevo nombre de "Comandante Aguirre"!.

En los renglones de organización e instrucción, se estabilizó la existencia de la Misión Naval Francesa en el Perú, aumentándose el número de sus miembros. El Teniente de Navío José A. Therón, pasó a dirigir como Capitán de Fragata nuestra Escuela Naval y se encargó, a la vez, de la inspectoría de los nuevos sumergibles por ser especialista en el arma. Se organizó la Comandancia General de la Escuadra: se legisló internamente dentro de la Institución: se trasladó la Escuela Naval a tierra en (Bellavista), iniciándose la construcción de su nuevo y moderno local, en La Punta.

En otros aspectos, llegó al país el moderno dique flotante (hasta para 7,000 toneladas) recientemente adquirido por la Compañía Peruana de Vapores que acababa de formarse; se obviaba así la necesidad existente para que los buques se carenasen en el extranjero. Se instalaron modernos faros en nuestra costa teniendo en cuenta la próxima apertura del Canal de Panamá, y, finalmente, se proyectó la creación de una Estación de Sumergibles, en Chucuito.

Nada tranquilizador el panorama internacional, sobre todo hacia el lado de Ecuador y Colombia, ya que con Chile estábamos negociando el plebiscito tan reiteradamente pospuesto y se pensaba aún en la posibilidad de un arbitraje del Presidente de los Estados Unidos; pronto surge, en 1910, una pretendida invasión de nuestro territorio por tropas del Ecuador que se preparaba a desconocer el laudo arbitral del Rey de España. Siendo ministro de Guerra y Marina el General José R. Pizarro, la Armada —ya en mucho mejor pie— movilizó a más de 20,000 soldados hacia la frontera norte. La flota, tantas veces postergada, demostraba prácticamente su utilidad.

En 1911, a raíz de las discrepancias sobre el río Putumayo, tiene lugar el Conflicto con Colombia. Tropas de ese país al mando del general Isaías Gamboa, habían tomado emplazamiento en el curso del Caquetá y en territorio netamente peruano: era imprescindible hacer respetar la integridad de nuestro suelo y la soberanía del Perú sobre aquellos parajes.

COMBATE DE "LA PEDRERA".— Comandada por el Teniente Primero Manuel Clavero, la moderna cañonera "América" fue designada para cumplir la indicada misión: llevaba como segundo coman-

dante al entonces Teniente Segundo Héctor Mercado. La breve descripción del combate que a continuación hará el autor, se basa en el relato verbal que dicho jefe le hiciera personalmente, en el año de 1957, cuando —ya como Contralmirante en situación de Retiro— tuvo la oportunidad de entrevistarle con dicho objeto.

Navegando en convoy, junto con las lanchas mercantes "Loreto", "Estefita" y "Tarapoto", la cañonera llevaba embarcado al Teniente Coronel Oscar R. Benavides, quien, como comandante del Batallón de Infantería Nº 9, era el oficial (al mando de la expedición). Distribuídas en todos estos buques, viajaban a su bordo las tropas de la ya citada unidad de nuestro Ejército.

Parapetados los colombianos en el paraje denominado "La Pedrera", recibieron al parlamentario peruano que les intimó a desalojar nuestro territorio. Como dilataran su respuesta, se les dió un ultimatum. Vencido el plazo, con fecha 10 de julio se inició la acción naval para proceder a desembarcar las tropas del convoy.

Habiendo contado con el factor tiempo para apreciar la situación, las tropas colombianas se hallaban distribuídas y atrincheradas en un sector casi inexpugnable; el aprovechamiento del obstáculo natural representado por un desnivel del cauce (pequeña y correntosa cascada llamada regionalmente "cashuera"), hacía casi imposible el paso franco del convoy fluvial por aquel sitio.

Tres días se mantuvieron los barcos peruanos pugnando por forzarla sin obtenerlo; durante todas sus tentativas, un nutrido fuego hecho desde la orilla por tiradores ocultos entre la fronda selvática y casi imposibles de ser localizados, produjo bajas y heridos a bordo y dificultó aún más la operación. Los cañones de la "América" y el armamento menor portado por nuestros marineros y soldados, no cesaron de responder y causar un efecto similar sobre el contrario. Finalmente, el día 12 de julio lograron salvarla forzando sus calderas mas allá de la presión de timbre, consiguiendo "encostar" los buques sobre la rivera y desembarcar a sus tropas.

Cuando nuestros soldados irrumpieron en la enmarañada selva no hallaron prácticamente resistencia: las fuerzas colombianas —presintiendo sin duda fuertes represalias— habíanse retirado apresuradamente, dejando tras de sí abundantes pertrechos y material de guerra abandonados. Durante la batida que de inmediato se realizara, se capturaron algunos prisioneros; entre ellos se tomó al Jefe del Estado Mayor de Gamboa.

Merced a dicho combate —que fue esencialmente una acción anfibia—, el Perú vio restablecida su soberanía en aquel paraje, la cañonera "América" se convirtió en una especie de símbolo para la Amazonía y el pueblo de Loreto —tan distanciado del poder central—, pudo constatar que sus fuerzas armadas se encontraban presentes, en plena selva, dispuestas a rendir hasta sus propias vidas en defensa de la integridad y la soberanía de la patria común.

En el orden internacional tuvo también Leguía que hacer frente durante su primer período a un agudizamiento de nuestras relaciones con Chile, a raíz de un movimiento producido contra las poblaciones peruanas del (Sur). Asimismo, a la cuestión pendiente con Bolivia que quedó resuelta mediante el laudo del Presidente de la República Argentina.

Mientras tanto nuestra política interna era caótica: crisis de partidos, violencias en plena Cámara de Diputados, divergencia de opiniones agudizada por la proximidad de los comicios presidenciales, en fin: diatribas, luchas intestinas y desorden. Las disidencias habidas dentro del partido civilista fueron aprovechadas por el inquieto don Guillermo Billinghurst, quien atrajo al pueblo con promesas de bienestar, impedida la votación en Lima y anuladas las elecciones ya realizadas en el resto del país, el Congreso de la Nación le confirió el mando presidencial. Durante su desempeño que duró desde el año 1912 al 1914, la Marina de Guerra no obtuvo más preocupación que la representada por la venida de un oficial de la Armada Francesa, para organizar la Flotilla de Loreto.

En cambio la mezquinidad de nuestra política interna, contraria a todo lo que contribuyera a hacer resaltar la obra naval del anterior gobernante, don Augusto B. Leguía, levantó una insidiosa campaña en contra de la adquisición del crucero acorazado "Comandante Aguirre" (ex-Dupuy de Lóme"). Se editaron diversos panfletos y hojas sueltas desprestigiando sus condiciones de buque de guerra efectivo; esto no era verdad. Si el crucero hubiese venido a tiempo al Callao, aquella demagógica y anti-patriota oposición hubiera sido condenada con el mejor de los argumentos: su presencia en nuestras aguas y su innegable poder militar. Lamentablemente las exigencias del reacondicionamiento y la demora en los trabajos, impidieron que esto sucediera y dieron pie a la detracción.

Al subir al poder (cuando fuera depuesto Billinghurst debido a la política seguida y a su decisión de disolver el Congreso) la Junta de Gobierno presidida por el General Oscar R. Benavides, en 1914, estábamos ya influenciados por el torbellino de la Primera Guerra Mundial. La situación económica del país aconsejó diversas medidas de emergencia; una de ellas fue la de cancelar nuestras deudas con Francia. El crucero "Comandante Aguirre", ya casi listo, tuvo que ser cedido y convertido en carguero con el simbólico nombre de "Peruvier".

¿Qué culpa tuvo la patria, de que la actitud malsana de unos cuantos hombres errados que sólo buscaban el desprestigio de una figura política, quisiese cebarse en aquél buque que hubiera constituído el más gallardo puntal de nuestra defensa en el mar?, ¿cuál la Marina de Guerra que tanto lo necesitaba?

Estas interrogaciones se pierden en el vacío y destacan la existencia de un mal que tantas veces nos ha afligido en la historia del país: la pasión política desordenada, irreflexiva y egoísta.

A pesar de la difícil situación económica del Perú durante la Guerra Mundial del 14, la Junta de Gobierno hizo labor para la Marina en los dos años que duró su mandato: se convirtió al viejo crucero "Constitución" en buque-depósito para sumergibles; la Escuela Naval fue trasladada a su nuevo local de La Punta; se hizo reparar completamente al caza-torpedero "Teniente Rodríguez" que había sufrido averías en Belem do Pará (Brasil), y, finalmente, se satisfizo una necesidad largo tiempo sentida: la creación del Estado Mayor General de Marina.

Habiéndose agudizado la crisis económica mundial, se procedió al desarme de casi toda la Flotilla de Loreto, en 1915. Quedaron en servicio tan solo la "Iquitos" y la "Cahuapanas".

Iniciando su segundo período presidencial, José Pardo y Barreda asume el poder el 19 de agosto de 1915. La candente conflagración europea amenazaba envolver a muchos países, haciéndoles sentir a todos, sin excepción, el latigazo económico. Bajo el imperio de las circunstancias, podía esperar muy poco mejoramiento nuestra Marina. Su progreso material estancado por falencia económica sólo dejó lugar para mejoras en su organización, para legislarla internamente y para extractar enseñanzas concretas de la experiencia vivida por otros países en materia naval. Esa fue la función que le cupo al gobierno de Pardo y la cumplió.

La tremenda conmoción mundial causada por la Guerra Europea había llegado a afectar, de una u otra manera, a todos los pueblos. El Perú y sus naciones vecinas no constituyeron excepción. La preocupación motivada por la crisis económica tuvo una virtud: desvió las posibilidades de conflictos y tensiones internacionales, haciendo que la atención se fijara en la lucha por contrarrestar sus deprimentes efectos. Sin problemas fronterizos con Brasil ni Bolivia, apaciguado el clima beligerante que surgiera a raíz de las recientes disenciones con Ecuador y Colombia, sólo existía latente la postergada realización del plebiscito sobre Tacna y Arica. Chile, por su lado, tenía innúmeras preocupaciones económicas de impostergable solución.

América resultó pronto —tal como desde Europa se le veía— un gigantesco depósito de víveres y materias primas. Nuestro país, ante el torpedeamiento del mercante peruano "Lerton" por un submarino alemán, rompió relaciones con Berlín y comenzó a exportar sus diversos productos hacia las costas aliadas. El algodón, los minerales y el azúcar entre otros, realizaron en breve un milagro de alquimia: se trocaron en oro de puros kilates, sojuzgaron la crisis, e iniciaron francamente una era de bonanza económica casi sin precedentes.

El gobierno de Pardo, con su programa de orden, honradez y ahorro —criticado sin embargo por mantener una política de casta según afirmaba la oposición al Partido Civilista—, puso el toque final a la etapa que hemos convenido en llamar el Restablecimiento de nuestra Marina de Guerra y dejó a su sucesor, don Augusto B. Leguía, camino expedito hacia el período de Recuperación Institucional.

ETAPA INTERMEDIA: LA RECUPERACION

El 5 de julio de 1919, por manifiesto dictatorial dirigido a la nación, el señor Leguía asumió el poder en calidad de Presidente Provisorio, según lo expresara textualmente en el mencionado documento. ¿El motivo de su actitud?: evitar que se frustrasen las elecciones populares ya realizadas. Pardo, detenido y llevado al Panóptico, fue luego intimado a abandonar el país.

El remozamiento y la tecnificación de nuestra Marina de Guerra había adquirido un carácter perentorio: nuevas unidades y hombres adecuadamente preparados para dotarlas con eficiencia, era lo que la patria necesitaba sin demoras. Atrás quedaban épocas ya superadas en que se contrataba a un artillero por sus condiciones innatas de puntería, se le dejaba la iniciativa del disparo y hasta se le permitía motejear a sus cañones con sobrenombres femeninos. Las experiencias del último gran conflicto dictaban otros caminos mucho más complicados: para hacer fuego ahora con la artillería múltiple de un buque o para lanzar eficazmente, se necesitaba una vasta red de especialistas trabajando coordinadamente, en equipo. Habían surgido en el mar nuevos y formidables peligros, tales como el ataque submarino individual o en "manadas", la sorpresiva táctica de los buques-corsarios y otras. La técnica naval había variado profundamente y nos exigía una readaptación.

El Perú, en su calidad de nación poco desarrollada y sujeta a la importación en materia naval y militar, debía tratar de situar a su Marina de Guerra de acuerdo con la época, dentro por supuesto de las limitaciones de todo país que depende del extranjero para llenar este importante cometido.

La tecnificación que las tripulaciones se verían precisadas a adquirir, traía consigo un problema inherente: el Oficial de Marina destinado a mandarlas, tenía que ser un experto en determinada rama o un todista completo. La Armada se tornaba, día a día, mucho más complicada y profundamente más científica.

Todas estas consideraciones, amén de la tensión de nuestras relaciones internacionales con Chile recrudecida una vez terminada la I Guerra Mundial, aconsejaron al gobierno dedicar preferente atención a la Marina de Guerra. Pronto se encarga de la construcción de modernos submarinos tipo "R" para nuestra escuadra en los astilleros de la Electric Boat Company, de Groton, Estado de Connecticut, U. S. A., comprometiéndose el Ejecutivo a invertir en forma semejante los fondos que para el mismo efecto obtuviera la Asociación Pro-Marina. Igualmente se proyectó un astillero en Chimbote, para buques de hasta 12,000 toneladas, y se hizo venir a un técnico norteamericano para ello.

Más no se podía intentar que la Marina se recuperase, sin esbozar por lo menos previamente un plan. Este no podía ser el fruto del capricho o el concepto personal y teórico de un individuo o de un

grupo: resultaba necesario recurrir al asesoramiento técnico-profesional de un país más avanzado que el nuestro en el aspecto naval; con más experiencia con más posibilidades.

El Presidente Leguía lo comprendió así y dio —muy acertadamente por cierto— un paso trascendental: trajo al Perú a la Misión aval Norteamericana, sentando con ello las bases más firmes para el futuro progreso organizado de nuestra Marina de Guerra.

Su primer jefe fue el Capitán de Navío U. S. N., Frank B. Freyer. Desde su arribo hasta la fecha, en forma casi ininterrumpida, la Institución Naval ha contado siempre con la cooperación eficaz de connotados marinos de aquél país, con óptimos resultados. Entre todos ellos destaca —en forma preponderante—, el nombre inolvidable de quien tanto hiciera por la Escuela Naval frente a cuyos destinos estuvo, y por nuestra Marina de Guerra: el Capitán de Navío U. S. N., Charles Gordon Davy.

La labor efectuada por el gobierno de Leguía durante los once años de su mandato y en lo que a la Armada se refiere, fue fiel reflejo del asesoramiento norteamericano que con tanto tino se buscó. Podría sintetizarse, a grandes rasgos, como sigue: Reforma total del sistema administrativo de la Marina; reorganización de la escuadra, recomendaciones para la adquisición de unidades en conformidad con nuestros requerimientos y capacidad económica; modernización de equipos e instalaciones en general; orientación técnica e intensificación de la instrucción; establecimiento del sistema rotativo de puestos y comandos; creación de soportes logísticos; organización y entrenamiento de la hidroaviación naval; medidas para la legislación interna; creación de la Escuela Superior de Guerra Naval y del Servicio de Información y Comunicaciones; establecimiento de viajes de práctica y entrenamiento para el personal ("cruceros de verano"); vuelos a través de la Selva; reorganización del Servicio de Sanidad de la Armada; maniobras aero-navales, y, finalmente, acción decidida para aconsejar la formación del nuevo Ministerio de Marina y Aviación, el mismo que fue creado en el año de 1929 y por Ley del Congreso Nº 6511, separándolo definitivamente del portafolio de Guerra.

Merced pues a tan valioso asesoramiento, la Marina de Guerra recibe durante el gobierno de Leguía un impulso más que notable, que no se había registrado desde hacía mucho tiempo. Fuera de lo ya citado se hizo modernizar en Panamá a los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", se creó una Base de Submarinos en la isla de San Lorenzo, se compró la lancha-aviso "Napo" para la Flotilla Fluvial así como la "Coronel Portillo", se recibieron los recientemente construídos submarinos "R—1", "R—2", "R—3" y "R—4" y se gestionó la construcción de otros dos similares (la misma que posteriormente fue anulada por el siguiente gobierno); asimismo se adquirió diverso y moderno material para la Marina, se instalaron nuevos faros a lo largo de nuestra costa, se proyectó e inició la construcción del Apostadero Fluvial del Itaya (en Loreto), se creó

el moderno Cuerpo de Aviación del Perú y la Reserva Aérea y se hizo de Ancón un Distrito Naval.

Otro paso trascendental dado durante el "oncenio" del Presidente Leguía, fue el de crear dentro de nuestra Marina de Guerra el denominado "Cuerpo Unico"; su función: preparar desde la Escuela Naval a oficiales todistas, capaces de desempeñarse al egresar y pasar a bordo de los buques de la Armada, ya fuese como ingenieros ya como marinos dedicados específicamente al servicio de cubierta.

Larguísimo resultaría enumerar todas las diversas realizaciones de orden menor que se plasmaron durante el mencionado gobierno. Baste anotar que en sus postrimerías, y poco antes de la revolución de Arequipa (agosto de 1930), nuestra Marina de Guera se hallaba atravesando por una situación de progreso inobjetable.

Ahora bien, para poder aquilatar mas adecuadamente la obra naval del Presidente Leguía, es necesario mirar mas allá de las realizaciones materiales que se lograron durante su gobierno. Detenerse a pensar en su previsión motivada por la tensísima situación internacional; en su convencimiento sobre la importancia de la Marina de Guerra a través de la historia; en la firmeza de sus propósitos y en su deseo de precaver males mayores, mientras se tuviera incertidumbre sobre el resultado de las negociaciones diplomáticas que no cesó de promover y ejecutar. Verdad es que ellas tuvieron éxitos y también errores. En el fondo de las cosas su política exterior estuvo siempre dirigida a buscar una paz estable con nuestros vecinos, como única base sólida para orientar el progreso nacional —sin inquietudes— hacia mejores horizontes.

En efecto, el protocolo Porras-Aldunate firmado en Washington, en 1922, sometió la cuestión pendiente con Chile al arbitraje del Presidente Norteamericano Calvin Coolidge. Mientras este mandatario se pronunciaba por el plebiscito libre para decidir la suerte de Tacna y Arica, la presión chilena sobre los habitantes de dichos departamentos obstaculizaba su realización. La situación por ese lado era pues incierta, postergada y amenazadora.

Con Colombia, el tratado Salomón-Lozano de 1922 (ratificado sin modificaciones por el Congreso, en 1927), fue lesivo para los intereses del Perú y cedió a nuestro vecino el trapecio amazónico de Leticia. Este grave error político desmembró el territorio nacional y motivó las mas acervas críticas. Hubo desmoralización, descontento y siembra de una aspiración que tendía a hacerlo rectificar y que fue creciendo —sobre todo en la región—, con caracteres amenazantes. Fue una bomba de tiempo que a la larga explotó, mas tarde, cuando nuestra política interna avivó la ignición de su mecha.

Por aquel lado también, hubo pues intranquilidad y preocupaciones internacional para el gobierno. Ambas situaciones se dieron de la mano para conformar un estímulo: era indispensable fortalecer la de-

fensa nacional, y, dentro de este importante renglón cuyo presupuesto fuera elevado en conformidad con los gastos generales del país, vigorizar su componente más débil: La Marina de Guerra.

Tratando de integrar adecuadamente dicha necesidad, en el año de 1923 se pensó en crear la Junta de Defensa Nacional; el proyecto resultó inoperante, por la falta de asignación de un rango ministerial al citado organismo que era lo que procedía. En 1929, por ley Nº 6599, se creó el Consejo de Defensa Nacional, también imperfecto. Recién durante el Conflicto con Colombia, en 1933, se conformó la Jefatura de la Defensa Nacional, centralizándose en ella "el alto comando y la dirección técnica de todas las fuerzas de tierra, mar y aire de la República". Solamente el citado año se comenzó pues a planear integralmente, con más dedicación y concepto de la realidad, la defensa efectiva del país en caso de guerra. La Marina pasó a ser mucho mas tenida en cuenta como uno de sus factores determinantes.

Dentro de la vida histórica del Perú, en esta etapa que se ha convenido en llamar de Recuperación para nuestra Marina, el 22 de agosto de 1930 se sublevó el Comandante Luis M. Sánchez Cerro en Arequipa poniendo sobre las armas a la guarnición militar de dicha ciudad sureña. La Junta de Gobierno ante la cual dimitiera Leguía, entregó el poder al caudillo revolucionario, a su llegada triunfal a Lima; acababa de lanzar su famoso Manifiesto de profundo sentido doctrinario y patriótico, el mismo que se hizo bandera política de un fuerte sector de la opinión nacional.

Leguía había pasado a bordo del "Almirante Grau", todavía en calidad de Presidente. Posteriormente, al serle notificada su condición de preso político por el gobierno revolucionario y ante un mensaje conminatorio que recibiera la nave insignia, el comando de esta resolvió acatar dicha disposición, viéndose el ex-mandatario obligado a entregarse.

Sucede luego una época de agitación nacional y de estancamiento para el progreso de la Marina. Muere el ex-Presidente Leguía, surgen conatos revolucionarios militares para tomar el mando supremo, y, finalmente Sánchez Cerro, para evitar el desorden interno y ante la posibilidad de una convocatoria a elecciones que le daría el legalismo constitucional, renuncia y entrega el gobierno a una Junta de Notables presidida por el Arzobispo de Lima, Monseñor Holguín. Posteriormente vendría una época de gobiernos provisionales múltiples y Juntas de Gobierno, la misma que finalizó con la presidida por el señor David Samanez Ocampo.

Tras una labor restauradora y de equilibrio que tanto necesitaba el país, dicha Junta convocó a elecciones. Resultó triunfador el Comandante Sánchez Cerro.

Mientras tanto, afectada por esta etapa de inestabilidad nacional nuestra Marina no recibió impulso alguno. Filtraciones de carácter político originaron más bien una nota desagradable y triste a la vez;

un movimiento subversivo ocurrido a bordo de los cruceros —y que fuera rápidamente debelado—, terminó con el fallo de una Corte Marcial y el fusilamiento de ocho tripulantes hallados culpables de motín.

Por aquel entonces surgió el incidente internacional de Leticia. Un grupo de civiles peruanos —descontentos con la desmembración territorial que nos causara el tratado Salomón-Lozano—, intentó rectificar el error político de dicho documento y se apoderó del citado puerto colombiano sin derramamiento de sangre.

¿Impulso regionalista puro o alentado por las pasiones políticas del momento?, he aquí un dilema que mereció intensa discusión. La extraña y audaz ocupación de Leticia, si bien no era justificable dentro del plano esencialmente doctrinario o el de principios, fue escudada ante la crítica por dos paliativos comprensibles: el patriotismo y el deseo de reivindicación. La injusta desmembración territorial impuesta por el tratado Salomón-Lozano, había afectado profundamente al Perú; entre sus departamentos, el que se sentía más herido —era, por razones obvias— el fronterizo de Loreto.

Lo cierto fue que un grupo de ciudadanos, impulsado tal vez por la euforia que surge a través de las discusiones patrióticas, realizó de facto la ocupación sorpresiva de la mencionada ciudad. Nuestro país a raíz de dicha inesperada intervención, quedó haciendo frente a una situación internacional doblemente azarosa; por un lado, el peligro de guerra; por el otro, el desprestigio que se cernía sobre el tradicional respeto peruano hacia los tratados y compromisos suscritos con otras naciones.

Mas bien es verdad que aquella actitud no representaba la expresión de la ciudadanía en pleno, el pueblo la acogió con el entusiasmo que despiertan en la masa los actos atrevidos y valientes, sobre todo si ellos tienden a reintegrarle su patrimonio ancestral. La conducta de nuestro gobierno frente al incidente de Leticia, fue más patriótica que política y contribuyó decididamente a ahondar la crisis. El Comandante Sánchez Cerro dio a este sucedido un matiz reivindicacionista, y, decretando de inmediato una movilización general en todo el país, asumió una actitud de fuerza que pudo muy bien ser evitada.

El Perú pues, ya con el conflicto en puertas y ante las gestiones colombianas para comprar buques de guerra en España, vuelve nuevamente sus ojos hacia la Marina. Como ha sucedido ya en nuestra historia —sin que se haya aprendido tan objetiva lección—, la vé débil, más necesaria, y procede a tratar de fortalecerla en último momento; gestiona la adquisición de dos destructores en Estonia, los B.A.P. "Almirante Guise" y "Almirante Villar" (ex-"Lenuck" y ex-Wampola"). También se trajo de Norteamérica dos cañoneras: "Loreto" y "Amazonas", las mismas que llegaron posteriormente, en 1934.

Necesario resulta al llegar a este punto del presente trabajo, destruir la falacia de que una Marina se pueda improvisar. Un solo buque de guerra no podría ser eficiente, así bruscamente, ante la peren-

toria exigencia de las circunstancias. Su costo elevado, la complejidad suma de sus equipos e instalaciones y la técnica requerida para su eficaz funcionamiento, demandan un esfuerzo económico de magnitud así como tiempo suficiente para que la voluntad y el tesón de sus tripulantes —que no es otra cosa que el alma misma de esos hierros—, puedan lograr lo que la patria pide a todo aquel conjunto: capacidad, valor y eficacia para defender su soberanía con honor y hacer respetar sus sagrados intereses.

Es luego en este año de 1933, que el Presidente Sánchez Cerro es asesinado en el hipódromo de Santa Beatriz, mientras asistía a una gran concentración patriótica y a un gigantesco desfile de "movilizables". El Jefe del Gabinete Ministerial, doctor José Matías Manzanilla, convoca a la Constituyente de inmediato. Por votación de dicha asamblea se hace cargo del poder el General Oscar R. Benavides, quien acababa de retornar a la patria procedente de Europa.

Durante el gobierno de este ilustre militar que se prolongó hasta 1939, nuestra Marina de Guerra decidió favorablemente la adquisición de los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar" gestionados por su antecesor. También se compró el petrolero "Pariñas". Se construyó el Moderno Arsenal Naval del Callao, la Base de Submarinos, el dique seco, el Hospital Naval de Bellavista y fueron modernizados los cruceros y submarinos de nuestra escuadra, así como el transporte "Rímac".

Gracias al espíritu evidentemente americanista y patriota del General Benavides y del Presidente de Colombia, doctor Alfonso López, el conflicto surgido entre ambos países alcanzó una solución satisfactoria mediante el honroso acuerdo internacional celebrado en Río de Janeiro por ese entonces. El Perú, liberado de tan ostensible preocupación, se orientó hacia el reordenamiento político y administrativo que tanto necesitaba.

La Escuadra Nacional, razón de ser de la Institución Naval, contaba a la sazón y fuera de las unidades menores y buques auxiliares, con los siguientes efectivos militares: dos cruceros ingleses, los BAP. "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" cuya fecha de construcción databa en 1906; dos destructores más modernos y de procedencia original rusa, los B.A.P. "Almirante Guise" y "Almirante Villar", y, finalmente, con cuatro submarinos de construcción norteamericana, pertenecientes al tipo "R" y signados como los B.A.P. "R—1", "R—2", "R—3" y "R—4". La Marina de Guerra pues comenzaba a dejar la etapa histórica que convencionalmente hemos convenido en llamar de Recuperación, para entrar de lleno a una época diferente dentro de las trascendentales vicisitudes del presente siglo. La II Guerra Mundial que acababa de iniciarse en 1939, iba a traer una conmoción tremenda consigo y de ella no escaparía nación alguna del orbe. Múltiples factores afectarían a todos los pueblos. Las instituciones —en especial y por obvias razones, las militares— habrían de experimentar también la influencia ecuménica de dicha conflagración: las enseñanzas obtenidas por otros países en la contienda más grande

que registra la historia, tenían que marcar su huella honda e indeleble sobre los hombres, los métodos, las técnicas y las armas, si es que los países que poseían ejércitos y buques de guerra o aviones, no deseaban verse reducidos a una inferioridad futura frente al importantísimo renglón de la defensa nacional.

El 8 de diciembre de 1939, cuando ya la segunda Guerra Mundial habíase desencadenado en Europa, aquí en el Perú el General Oscar R. Benavides entregaba el mando presidencial al candidato electo, doctor Manuel Prado Ugarteche, político que había triunfado en las urnas sobre su oponente del partido Unión Revolucionaria doctor José Quesada.

Orientada nuestra política externa hacia la defensa decidida de los intereses y sistemas panamericanos, y producido el traicionero golpe de mano japonés sobre Pearl Harbor, nuestra patria, dada su posición americanista y reñida con todo sistema totalitario, rompió de inmediato sus relaciones diplomáticas con el Eje Berlín-Roma-Tokio e inició un denodado esfuerzo por ayudar al triunfo de la causa de las democracias en el mundo libre.

La tensión bélica mundial y la clara situación del país frente al conflicto, exigieron al gobierno peruano intensos esfuerzos para atender un sinnúmero de problemas derivados de sus compromisos; se trataba de convertir a la nación en "una de las más activas fuentes de abastecimiento para los ejércitos de la Democracia", tal como lo expresara el Presidente Prado. A esta tarea se contrajo el Perú, idealista y desinteresadamente, sin pedir nada en cambio ni tampoco obtenerlo en forma ostensible como podía haberse supuesto.

Mientras tanto nuestra Marina de Guerra —por razones obvias y a consecuencia de la conflagración mundial— terminaba de dejar su etapa de Recuperación, para pasar, después de un breve lapso, a iniciar el período de su Resurgimiento.

LA ETAPA CONTEMPORANEA: EL RESURGIMIENTO

Los últimos veinte años de vida institucional durante el presente siglo se tornan complejos para ser expresados y estudiados en este breve trabajo. Su complejidad no surge de los hechos en sí sino de la contemporaneidad que aún conservan y de sus lógicas proyecciones. No se puede historiar lo que todavía está sucediendo. No es dable poder interesarse por la totalidad del acontecer humano; es preciso actuar selectivamente, escogiendo de toda la complicadísima trama de las cosas que suceden tan sólo lo que se cree que debe perdurar en el recuerdo de los hombres. Al hacerlo se corren innúmeros riesgos; concretar extemporáneamente opiniones sobre acontecimientos inacabados; acusar falta de ética al alabar —aún con justiciero criterio— la labor de hombres que viven en nuestra época; censurar —adelantándonos al tiempo— actitudes que sólo podrán ser juzgadas idóneamente por la posteridad; omitir, debido a una selección subjetiva errónea, cosas que los años venideros no permitirían nunca que

se callaran... en fin, la tremenda cercanía de esta etapa tiene que frenar los ímpetus del que escribe y hacer un llamado directo a su cordura, a su serenidad de juicio y a su prudencia...

Abierta y francamente pone ante su vista tan solamente un camino: el del perspectivismo, porque no existe otra manera de salvar el escollo conspícuo e innegable que integran las anteriores razones.

Siguiéndolo, procurará el autor que la verdad histórica afluya a través de un planteamiento panorámico, sin eludir ni ignorar los acontecimientos más resaltantes, pero limitando la interpretación y la crítica de los mismos a un aspecto básico y general.

Continuando con la necesaria periodificación histórica hecha sobre el acontecer en nuestra Marina de Guerra durante el siglo XX, nos encontramos ya frente a la última etapa: la de su Resurgimiento.

Varios han sido los gobernantes del país, que de uno u otro modo, han contribuído a que la Institución Naval emprenda y continúe su desarrollo por una senda de indiscutible progreso: Manuel Prado Ugarteche, José Luis Bustamante y Rivero así como el General Manuel A. Odría Amoretti, han sido los mandatarios a quienes ha tocado vivir en esta época grata para la Marina y la patria. A través de ella, nueve diferentes ministros se han turnado al frente del portafolio, logrando, en diferentes grados por cierto, orientar la preocupación del Poder Ejecutivo hacia una de las más premiosas necesidades del país: la de su defensa en el mar.

¿Sus nombres? Anotándolos en secuencia cronológica, los consignaremos: Capitán de Navío, Roque A. Saldías Maninat; Contralmirante, Federico Díaz Dulanto; Contralmirante, José R. Alzamora Freundt; Contralmirante, Enrique Labarthe Durand; Contralmirante, Manuel R. Nieto Chipoco; Contralmirante, Mariano H. Melgar; Vice-Almirante, Roque A. Saldías; Contralmirante, Alfredo Sousa Almandoz; Contralmirante, Emilio Barrón Sánchez y Vice-Almirante, Guillermo Tirado Lamb.

Difícil resulta destacar las intensas preocupaciones que embargaban a la nación en los comienzos de esta etapa. Desatada ya la II Guerra Mundial en Europa, el franco y casi inmediato pronunciamiento del Perú por la causa de las Democracias al haber roto sus relaciones diplomáticas con el Eje, le trajo múltiples compromisos: el país debía producir y estructurar gradualmente una virtual economía de guerra; si había apoyo económico norteamericano, la carestía de innumerables artículos se hacía sentir durante el desarrollo del esfuerzo para contribuir a la victoria; mientras se movilizaba la gran reserva natural de materias primas de nuestra selva, los inquietantes triunfos alemanes, los torpedeamientos que efectuaban sus submarinos y el progreso general de la guerra amenazaban nuestro comercio con el ex-

terior. Había zozobra e incertidumbre en el pueblo—que inquieto en veces y optimista en otras—, no vislumbraba concretamente las proyecciones que para nuestra economía y seguridad podría tener, a la larga, tan gigantesca conflagración.

Muy pronto habrían de sentirse innúmeras necesidades, y, nuestra Marina de Guerra, desenvolviendo con intensidad loable una labor de proyecciones nacionales, resultaría utilísima para aliviar las preocupaciones del pueblo peruano.

En efecto, y fuera de la preparación profesional y técnica de los ciudadanos que pasaban por sus buques y dependencias, la Institución movilizó con inusitados bríos sus transportes y barcos auxiliares. No hubo puerto litoral que no recibiese beneficios de esa actitud. Se hicieron viajes a Chile, Uruguay y Argentina, llevando azúcar y trayendo ganado para el consumo interno del país; a Nicaragua, Guatemala, San Salvador, Honduras y Costa Rica, para luego conducir hasta el Perú innúmeros cargamentos de reses en pie destinadas a la alimentación del pueblo. Nuestro inolvidable "Pariñas", olvidando la vejez de sus hierros, no cesó de transportar petróleo y combustibles de puerto en puerto, para los requerimientos de la industria nacional. El Arsenal Naval, su dique seco y su varadero, incesantemente también se dedicaron a reparar y carenar a cuanto barco mercante nacional o extranjero, llegaba a nuestras costas o se retiraba de ellas, en su intercambio comercial.

Gracias al esfuerzo institucional fueron coordinados los transportes en todo el territorio, así como la distribución de combustibles. Merced a dicha labor, poco conocida más indispensable, la Marina de Guerra contribuyó a que los males de la guerra no afectaran con toda intensidad al pueblo peruano, del cual ha salido y al cual tiene la obligación de asistir y defender.

PRIMER PERIODO DEL PRESIDENTE PRADO (1939 - 1945)

A las múltiples preocupaciones, derivadas de las necesidades nacionales y del impulso dado a la producción, el gobierno del doctor Manuel Prado tuvo que añadir aún otra más: el Conflicto de Límites Peruano-Ecuatoriano, en 1941.

A pesar de la existencia del Statu-quo convenido en 1936, la ausencia de una línea demarcatoria definitivamente aceptada por ambos países tuvo que traer dificultades para el Perú y el Ecuador en el año de 1941. Agricultores y minifundistas fronterizos, fueron extorsionados en más de una ocasión para que abandonaran sus propiedades. Las medidas militares adoptadas para protegerlos, trajeron consigo rozamientos primero e incidentes después. Su consecuencia fue hacer resurgir el secular entredicho limítrofe Peruano-Ecuatoriano y plasmar un clima de beligerancia que tuvo que explotar.

Teniendo como prólogo las circunstancias citadas, se dieron pequeños choques armados en diversas oportunidades, ya entre lanchas

y guarniciones —como en el caso de las patrulleras peruanas Nos. 98 y 104, embarcaciones ecuatorianas y el puesto de Punta Payana— ya entre tropas de ambos ejércitos, como el intercambio de disparos de las de Chacras y Balsalito (ecuatorianas) con las de La Palma y el Porvenir (peruanas). Más tarde desembocó dicha tensión por otros cauces: el Ecuador atacó el puesto peruano de Aguas Verdes, para pasar después a una franca incursión en nuestro territorio, al oeste de Huaquillas, Chacras y Cucharetas, produciéndonos 1 muerto y 3 heridos antes de retirarse con muy fuertes bajas.

Generalizado el conflicto, el mismo que se extendió al sector Nor-Oriental sobre los ríos Pastaza y Tigre, los indudables comienzos de un "casus belli" obligaron a ambos países a movilizar sus efectivos y a buscar una solución violenta al problema que se les había planteado.

Las fuerzas peruanas de tierra, mar y aire, fueron puestas bajo las órdenes del Jefe de Agrupamiento Norte, General de División Eloy G. Ureta, quien, brillantemente asesorado por su Estado Mayor y sus comandos subalternos, mediante una rapidísima campaña llevó las armas peruanas hasta ocupar la provincia ecuatoriana de El Oro, para neutralizar así la agresión efectuada por nuestros vecinos del Norte.

Nuestra Marina de Guerra, aunque no estableció el bloqueo de Guayaquil, mantúvose vigilante con las unidades de su escuadra frente al golfo de Jambelí. En el sector fronterizo se registraron frecuentes escaramuzas entre la flotilla de Patrulleras y diversas embarcaciones ecuatorianas. Tras intenso tiroteo, una de las nuestras capturó a la lancha armada "Hualtaco"

El 25 de julio de 1941, ante el encuentro intempestivo del cañonero ecuatoriano "Abdón Calderón" con el B.A.P. "Almirante Villar" (al salir el primero del Puerto Bolívar hacia el mar), sostuvieron un intercambio de disparos frente al faro de Jambelí. El buque ecuatoriano inició de inmediato y a su máxima velocidad, el regreso hacia los esteros que acababa de dejar; con ello —según propia expresión del parte oficial de su comandante—, buscaba "ocultarse tras la boca de Jambelí" en donde existen abundantes manglares. La proximidad a tierra y el poco fondo existente en el paraje, impidieron al destructor peruano obtener resultados decisivos mientras cañoneaba al contrario, el que, envuelto en densa nube de humo negro (debido al forzamiento de sus calderas y a una avería de ellas, al retirarse) no cesó tampoco de hacer fuego sobre el destructor atacante. El tiroteo —infructuoso por ambas partes— no produjo bajas, heridos ni avería alguna.

La carencia pues de efectivos navales dignos de tenerse en cuenta por parte del Ecuador, no dió mayores oportunidades a nuestra Armada para realizar otra labor que no fuera la de patrullaje e interceptar las comunicaciones, durante la mencionada y fugaz campaña contra el país del Norte.

Finalizado el Conflicto, con ocasión de la III Reunión de Cancilleres, efectuada en Río de Janeiro, ambos países concertaron y fir-

maron un Protocolo de Paz, Amistad y Límites en 1942, el mismo que fue ratificado por sus respectivos Parlamentos y cuyo cumplimiento fue garantizado por Estados Unidos de Norteamérica, Argentina, Brasil y Chile.

Confrontando todas estas dificultades con los resultados que se obtuvieron para el progreso institucional durante el período que examinamos, procede anotar aquí algunas de las más importantes realizaciones habidas en esos 6 años de gobierno:

En el renglón de adquisiciones la Armada se incrementó con seis caza-submarinos; se construyó, prácticamente de nuevo el incendiado ex-mercante alemán "Monserrate", el mismo que fue incorporado a nuestra escuadra y que aún continúa sirviendo como transporte bajo el nombre de B.A.P. "Callao"; se adquirieron también la lancha "Fitzcarrald", para el departamento de Madre de Dios, así como dos remolcadores de alta mar: los B.A.P. "Olaya" y "Selendón".

La reconstrucción del ex-"Monserrate", sirvió en nuestro medio como estímulo inicial y primer paso hacia las construcciones navales de cierta envergadura. Tanto dicha labor como la referente al armado de la grúa flotante "2 de Mayo" (para maniobra de pesos superiores a las 100 toneladas), fueron realizadas íntegramente por personal de la Armada Peruana.

Nuestra Amazonía recibió también ayuda durante este período: se adquirió un remolcador y barcazas para el servicio fluvial; se construyó un varadero en la Base de Punchana; se propició el transporte de combustibles desde la zona de Pucallpa, mediante la utilización de los buques de la Fuerza Fluvial del Amazonas y para cubrir las necesidades primarias en los ríos de la Hoya, y, finalmente, se efectuaron estudios sobre producción de jebe así como levantamientos hidrográficos del Napo, Urubamba, Inuya y Ucayali.

En otros renglones —siempre durante el primer período gubernamental del Presidente Prado—, se reparó el Arsenal Naval que había sido afectado por el terremoto de 1940; durante el Conflicto Peruano-Ecuatoriano, sus talleres construyeron un nuevo tipo de embarcaciones experimentales denominadas tanque fluviales, prestando a la vez su cooperación en la manufactura del puente de pontones para el Ejército Nacional; también se hicieron tanques para el almacenamiento de combustible, (encargados por el Ministerio de Fomento y Obras Públicas), así como máquinas para el tratamiento de la fibra del lino.

Fuera de todo lo indicado se realizaron maniobras conjuntas del Ejército, Marina y Aviación; se efectuaron patrullajes continuos frente a nuestro litoral; se reabrió la Escuela Superior de Guerra Naval que estaba en receso; se amplió el Arsenal Naval del Callao y la Escuela Naval, mediante el incremento de las áreas disponibles; se enviaron a la Zona del Canal (Base de Coco Solo) a nuestros submarinos, para que realizaran su cambio de baterías; se creó la Fuerza de Co-

mandos Navales; se amplió el Servicio Naval de Defensa de Costas, llevándolo (además de Talara), al Callao y Matarani; se intensificó la instrucción y se efectuaron cruceros de verano que llegaron hasta las islas de Juna Fernández (Chile), Cocos (Costa Rica), así como a Cuba, Curazao y Colombia.

Otro paso importante que se dió durante el citado primer gobierno del Presidente Prado, fue el de crear el Ministerio de Aeronáutica (ley Nº 9416 del 27 de octubre de 1941), separando definitivamente dicho portafolio del de Marina.

Para finalizar con esta relación escueta de las obras más saltantes que fueran emprendidas entre los años de 1939 y 1945, cabe consignar aquí que tanto el monumento al Almirante Grau, en Piura, como el mausoleo erigido en Lima para guardar los restos mortales del Vice-Almirante Manuel Villavicencio, fueron realizaciones felices que se lograron en aquel período. El culto a la inmortal memoria de nuestros héroes, no obstante las dificultades y penurias que nos trajera como secuela la II Guerra Mundial, fue mantenido y no se soslayó.

EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE BUSTAMANTE Y RIVERO (1945 - 1948).

El triunfo electoral del candidato del Frente Democrático Nacional, Dr. José Luis Bustamante y Rivero, obtenido sobre su caballeroso adversario el General Eloy G. Ureta auspiciado por el Partido Unión Revolucionaria, trajo al mando supremo del país a aquél distinguido jurista arequipeño. La ceremonia del Cambio de Mando tuvo lugar el 28 de julio de 1945, en el denominado Campo de Marte, en Lima.

Juntamente con su triunfante candidato, el Frente llevó al Parlamento una considerable mayoría compuesta por representantes de diferentes partidos políticos. Se iniciaba una nueva fase: era indispensable una convivencia armónica de partidos que sólo podía basarse en el respeto de los compromisos políticos contraídos por y para el bien del Perú. No la hubo.

Mientras tanto, si bien, el mundo acababa de conseguir la anhelada paz, esta no se había estabilizado aún y resultaba necesario afianzarla definitivamente. En nuestro país las consecuencias se dejaron sentir a corto plazo: el fuerte impacto económico sufrido y la subsiguiente baja de la moneda, los abusos de los especuladores, la escasez de víveres y de materias primas así como los malévolos juegos de nuestra política interna, que, aprovechándose de la incertidumbre y el descontento popular, trataba abiertamente de incitar a las masas en contra del Poder Constituído, trajeron consigo un clima de inestabilidad, inseguridad y desconcierto. que resultó pronto dañino para la patria. La Marina de Guerra Nacional —excepcionalmente—, se vió afectada muy de cerca por tan aciagas circunstancias.

Durante los primeros años de gobierno del Presidente Bustamante, se concretaron algunos logros materiales para la Institución Naval;

se incorporaron a la escuadra las fragatas "Teniente Ferré", "Teniente Gálvez" y "Teniente Palacios"; igualmente se consiguió que la Marina Norteamericana nos trasfiriese los barreminas "Guardiamarina San Martín" y "Alférez Bondy", juntamente con cuatro barcazas pequeñas para el desembarque de tropas y material de guerra; además se adquirió en el Canadá un buque petrolero para la Armada: el B.A.P. "Mariscal Castilla" (que posteriormente fuera rebautizado como "Cabo Blanco"). Al margen de todo lo mencionado, el Ejecutivo contemplaba un meditado plan de adquisiciones navales. Prueba de ello se encuentra en la gestión realizada (que se dio prematuramente por hecha, según la nota del Mensaje Presidencial del año 1947), para la "la adquisición de nueve barcos para la escuadra, con equipos y armamento completos".

En lo referente a instrucción, el gobierno se preocupó de enviar al personal naval a perfeccionarse en el extranjero, sobre todo, en los Estados Unidos de Norteamérica; aumentó la escala de haberes; separó las Escuelas Técnicas de la jurisdicción de la Escuela Naval, dando con ello un excelente paso hacia la descongestión de labores y la ampliación de sus posibilidades didácticas. También, siempre ateniéndose a las medidas importantes relativas al personal, emitió —con muy buena intención— un Decreto Supremo dando normas para que los ascensos se realizaran por selección, mientras se elaboraba el correspondiente proyecto de ley para someterlo a las Cámaras Legislativas.

Sin embargo, a pesar de todo lo dicho y de lo que se hizo en otros renglones en provecho de la Institución Naval, la situación económica de la Marina de Guerra era deficiente. Con el mal, tan nuestro, de no exagerar la nota e incrementar los gastos presupuestales en forma más que prudente, la escuadra nacional muy aumentada en sus efectivos, sometida a un intenso patrullaje de guerra impuesto por los peligros de la gran conflagración mundial, necesitaba por lo tanto de reparar con más frecuencia sus viejas unidades y carente del dinero para soportar dichos gastos, habían venido arrastrando tal situación desde hacía mucho tiempo. No era problema del momento: era mal antiguo, aquél al que nos referimos.

Para fijar ideas, veamos someramente algunas cifras. Ellas cumplirán su función objetiva, si se tiene en cuenta que desde hacía poco se había creado el Ministerio de Aeronáutica (1941); si se recuerda que antes ambas armas —naval y aérea— se administraban desde un mismo portafolio; si, en fin, se contempla el fuerte impulso económico que se diera a la Aviación Nacional y el mesuradísimo aumento del presupuesto correspondiente para la Marina:

Presupuestos, año 1930		Presupuestos, año 1947	
Ejército:	S/. 16'253,680.89	Ejército:	S/. 94'086,645.99
Marina:	S/. 5'493,542.95	Marina:	S/. 30'106,994.30
Aviación:	S/. 2'742,418.24	Aviación:	S/. 49'938,310.20

Ya en 1947, la opinión del entonces Ministro del Ramo, Contralmirante Mariano H. Melgar, se manifestaba en su Memoria haciendo ver al Estado y a sus representantes del Parlamento, la mala situación económica de la Marina por ese entonces. De aquel tiempo a esta parte mucho hemos adelantado; sin embargo, el desarrollo naval del Perú, el incremento de las dotaciones de buques y dependencias, las necesidades actuales de la Marina de Guerra y las imposiciones de una defensa eficiente de la patria en el mar, urgen el estudio de medidas tendientes a la obtención de un presupuesto balanceado para el futuro, que dejando libertad a la Institución para su normal desarrollo dentro del conjunto armado del país, no coacte su crecimiento con las actitudes tiránicas de una economía mal entendida.

Porque el establecimiento de una flota eficiente, es un seguro marítimo adquirido en la paz para evitar la guerra.

Las circunstancias políticas que tan brevemente han sido esbozadas en renglones anteriores trajeron como consecuencia una condenable infiltración de ideas subversivas en el seno de nuestra Marina de Guerra y la sangrienta eclosión del 3 de octubre de 1948. En aquel aciago día estalló una revuelta en la mayoría de los buques de la escuadra, produciéndose simultáneamente el mismo hecho a las 0130 hrs. en la Escuela Naval, isla de San Lorenzo y en el Arsenal Naval del Callao. Como consecuencia del motín resultó muerto el Capitán de Corbeta Juan Revoredo Balbuena, y herido, el Alférez de Fragata Alejandro de la Puente León Porta. Ambos oficiales fueron sorprendidos por los revoltosos, habiendo sido asesinado el primero durante una emboscada que se le tendió a bordo del B.A.P. "Coronel Bolognesi"; el segundo, copado y aislado en el destroyer "Almirante Villar", opuso una tenaz resistencia y sólo pudo ser apresado cuando gravemente herido y con todas sus municiones agotadas, se le halló casi exánime y desangrándose. En el resto de buques y dependencias, dado lo sorpresivo del movimiento, la oficialidad fue capturada y confinada mientras esperaban los rebeldes el resultado final de su funesta acción.

Gracias a la decidida intervención de los buques de la División de Submarinos —que permanecieron leales bajo las órdenes de su Comandante, Capitán de Fragata Juan F. Torres Matos—, así como a la eficaz cooperación de fuerzas del Ejército y la Aviación Nacionales, cuya intervención fue definitiva, la sublevación fue debelada con prontitud. El saldo de muertos habidos en la Institución, así como los heridos que ella tuvo fueron como se indica:

Bajas: Oficiales, 2; tripulantes, 14
Heridos: Oficiales, 2; tripulantes 23.

El número de muertos que se registrara en otros Institutos Militares, así como el de civiles, aumentó el doloroso resultado de este movimiento subversivo de carácter (político). La página triste que él representa en la historia de nuestra Marina de Guerra, difícilmente podrá ser borrada del recuerdo institucional.

Poco después de esta acción subversiva, expresión tangible de la soterrada labor ejercida por nuestra política interna en contra de la disciplina y la moral de las Fuerzas Armadas, el General Manuel A. Odría se pronunció contra el gobierno y levantó en Arequipa la bandera de una "Revolución Restauradora", el 27 de octubre de 1948. Sin derramamientos de sangre tomó el poder encabezando una Junta de Gobierno y obligando al mandatario anterior a abandonar el país.

PERIODO DE LA JUNTA DE GOBIERNO (1948 - 1950)

Apenas establecido el nuevo sistema, el General Odría inició para la Marina de Guerra Nacional una época, que, la verdad sea dicha, podríamos llamar de franco progreso dentro de su etapa de Resurgimiento.

En efecto, en el Mensaje que como Presidente de la Junta Militar de Gobierno presentó a la Nación en 1949, se expresa textualmente así:

"La Junta Militar de Gobierno ha comprobado con pesar el de-
"plorable estado de abandono en que se ha mantenido hasta ahora
"a nuestra Marina Nacional. El material anticuado de que dispone y
"que no corresponde a las necesidades de la Defensa Nacional, obliga
"a intensos esfuerzos del personal que lo sirve para ponerlo en con-
"diciones de utilización. La Marina Peruana, tanto por sus tradicio-
"nes como por el extenso litoral de nuestra república, debe ser objeto
"de preferente atención de todos los gobiernos, ya que su descuido
"implica un atentado contra la seguridad de la república. Es propó-
"sito de la Junta Militar de Gobierno remediar los males causados a
"esta Institución durante tantos años de olvido y desatención, propi-
"ciando su resurgimiento".

Quizás si una de las principales medidas adoptadas por el General Odría, fue precisamente la de recapacitar sobre la necesidad impostergable de fortalecer la escuadra y propiciar el desarrollo de la Marina de Guerra como un todo. El corto período de la Junta Militar no puede juzgarse dentro del tiempo, como lapso lo suficientemente extenso para realizar una labor tangible en pró de la Institución Naval. Más tarde, cuando ya elegido Presidente dispuso de varios años ininterrumpidos para ejecutarla, lo hizo en forma ostensible y decidida.

A través de los años transcurridos desde la firma del Protocolo de Río de Janeiro, en 1942, la Marina de Guerra del Perú realizó una meritoria labor demarcatoria de nuestra frontera con el Ecuador por intermedio de la Comisión de Límites. Muchos de sus miembros, durante cerca de una década, trabajaron arduamente, en plena selva, a despecho de penalidades y peligros, para situar y levantar 77 hitos que cubren 983.7 kilómetros de la llamada Sección Oriental. Dichos cálculos —que fueron efectuados ciñéndose a los lineamientos del árbitro brasileño, Capitán de Navío Bras Dias de Aguiar—, se hicieron simultáneamente y fueron ratificados por la contra-parte ecuatoriana

que integraba la Comisión Mixta de Límites formada por ambos países.

Así se desmarcaron los sectores Lagartococha-Güeppi, Napo-Aguarico, Curaray-Yasuní, Tigre-Curaray, Tigre-Pastaza, Yaupi-Pastaza y el Divisor Zamora-Santiago. Quedaron pendientes tan sólo 78 kilómetros en la Cordillera del Cóndor, cuyos hitos no fueron levantados merced a una maniobra dilatoria ecuatoriana, hecha con el preconcebido fin de rebelarse contra el Protocolo de Río de Janeiro cuyo valor jurídico indiscutible pretende actualmente desconocer dicho país. Hace diez años que Ecuador mantiene esta actitud, y, durante el presente año de 1960, sus gobernantes la han hecho derivar hacia un estado de cosas que atenta contra el ordenamiento americano y la paz del continente.

PRESIDENCIA DEL GENERAL MANUEL A. ODRIA

La obra naval del General Odría, desde que asumiera la Presidencia de la República por voto popular hasta el final de su período, fue progresista y encomiable.

Durante su gobierno el Perú encargó la construcción de cuatro modernos submarinos, los B.A.P. "Lobo", "Tiburón", "Atún" y "Merlín", a los astilleros de la Electric Boat Co. de Groton, en los Estados Unidos de Norteamérica. Se adquirió una moderna draga de mantenimiento de puertos, en Holanda. Se gestionó y logró el ofrecimiento formal del Gobierno Yankee, para transferir buques de guerra a la Armada del Perú; fruto de aquella preocupación fue la venida al Callao de tres destructores escolta, los B.A.P. "Castilla", "Aguirre" y "Rodríguez". Igualmente se construyeron en Inglaterra dos modernas cañoneras fluviales, las B.A.P. "Ucayali" y "Marañón".

El plan de adquisiciones navales que realizó dicho gobierno, estuvo basado y financiado gracias a los fondos provenientes de las leyes especiales Nº 11495 y Nº 11537, promulgadas por el Congreso Nacional a raíz de la feliz iniciativa del Senador Dr. Julio de la Piedra, las mismas que crearon rentas permanentes para el efecto. Gracias también a ellas, el Perú pudo adquirir un moderno dique flotante para la Amazonía, y dos buques petroleros construídos especialmente para su Marina de Guerra: los B.A.P. "Talara" y "Sechura". Era Ministro del Ramo en ese entonces, el Vice-Almirante Roque Saldías M.

En el renglón de asistencia al personal naval, durante el período del Presidente Odría se construyó el moderno Centro Médico Naval en terrenos aledaños a la huaca de la Hacienda Maranga. Equipado con los más recientes adelantos de la ciencia, organizado eficientemente y diseñado especialmente para nuestras necesidades, comenzó casi de inmediato a prestar servicios invalorables para el mantenimiento y control de la salud del personal de la Armada y sus familiares.

Son realizaciones de aquel gobierno también los locales de la Escuela Superior de Guerra Naval y del Servicio Hidrográfico y Faros en

La Punta, así como de la Base Fluvial de Santa Clotilde (ahora del Nanay), en Iquitos. Esta última obra, de extensas proporciones posee amplios talleres y máquinas diversas así como un dique flotante. Gracias al trabajo y tesón de nuestros marinos que la dotan, puede la Fuerza Fluvial del Amazonas mantener en eficiente estado a todos sus buques y prestar servicios a las embarcaciones mercantes que solicitan la intervención de sus técnicos.

Durante este gobierno también se realizó el recorrido total y modernización de nuestros submarinos tipo "R" en los Estados Unidos de Norteamérica. Igualmente, se le instalaron nuevas calderas al viejo petrolero "Pariñas", dejándolo expedito para seguir prestando sus valiosos servicios en el transporte de combustible a lo largo de nuestro litoral.

No puede soslayarse tampoco una de las más importantes realizaciones de este período: la construcción del buque tanque "Zorritos", petrolero éste de 8,500 toneladas que fuera posteriormente lanzado —el 26 de julio de 1958 y durante el gobierno del Dr. Manuel Prado Ugarteche—, pero que inició el gobierno anterior y se completó finalmente en el mencionado año. Si bien este buque fue construído y pagado en gran parte durante el segundo período del Presidente Prado, siendo Ministros de Marina el Contralmirante Emilio Barrón S., y el ViceAlmirante Guillermo Tirado L. (merced a los fondos provistos por leyes especiales), constituyó —sin duda alguna— el primer gran paso peruano hacia la construcción naval de mayor envergadura; ¡el buque más grande botado hasta la fecha en astilleros sudamericanos!

SEGUNDO GOBIERNO DEL PRESIDENTE PRADO (1956)

A poco de asumir el poder, el 5 de octubre de 1956, dictó éste mandatario el Decreto Supremo Nº 19, con el fin de poner en vigencia ciertas pautas generales de carácter organizativo. Desde el Código de la Marina Militar" de 1866, la Institución había tratado en muchas oportunidades que el Congreso aprobara una Ley Orgánica para ella, sin lograrlo, mientras se estudiaba un nuevo proyecto en tal sentido para presentarlo a las Cámaras, la medida reguladora de aquel Decreto Supremo tuvo benéficos efectos.

El gobierno del Dr. Prado se inició pues procurando remozar la legislación interna institucional. Se estudió una Ley de Ascensos, diversos reglamentos, el Plan General de la Defensa Continental y el Plan Particular de la Marina de Guerra del Perú.

Aprovechamos las facilidades del Plan de Ayuda Mutua, las dotaciones de los submarinos "Angamos" e "Iquique" (ex-"Atún" y "Merlín", respectivamente), estudiaron diversos cursos de preparación en los Estados Unidos de Norteamérica. Es necesario consignar aquí, que si bien dichos submarinos fueron contratos del gobierno anterior, la mayor parte del correspondiente pago inherente a su construcción será satisfecha por el actual, merced a la financiación que proveen las leyes especiales. Estos fondos —no obstante su naturaleza intan-

gible—, resultaron desviados en su aplicación durante un cierto período de dificultad económica. Felizmente para la Armada, el Ministerio de Marina ha logrado ya —desde el año de 1959— conseguir que dichos fondos se apliquen específicamente al renglón de adquisiciones navales que constituyen su razón de ser.

Mejoras de índole material fueron introducidas en la Base Fluvial del Nanay, en el Centro Médico Naval y en el Centro de Entrenamiento. Esta última dependencia evidenció su creciente progreso, al preparar a personal peruano y extranjero en diversas especialidades: Electrónica, Artillería, Guerra Anti-Submarina, Ingeniería, Táctica Avanzada, Submarinos, Comunicaciones, Torpedos, Maniobra, Control de Averías, Buceo, Furrieles, Sanidad, etc. Oficiales y Tripulantes argentinos, brasileños, nicaragüenses, panameños y venezolanos pasaron por sus aulas como alumnos y estudiaron (varios) de los cursos mencionados.

Durante el segundo período del Presidente Prado se creó también la Oficina Naviera Comercial; el nuevo Departamento de Transportes; la Escuela de Oficiales de Administración; el Museo Naval del Perú y la Escuela de Enfermeras, en el Centro Médico Naval.

Paso muy importante —que debe ser destacado—, fue el referente al "Bienestar del Personal de la Armada". Para ello se creó un Servicio destinado especialmente a procurarlo, el mismo que atiende actualmente todos los problemas inherentes a tan significativo y vastísimo renglón. Con relación a éste, se encuentra en proceso de construcción el Club para Cabos y Marineros, en el Callao; se ha edificado un block de 50 casas para Maestros y Oficiales de Mar, frente a nuestro Arsenal Naval; han sido adquiridos terrenos en la Avenida Venezuela, para dedicarlos a "Servicios Asistenciales"; se estudian proyectos de vivienda para Plana Mayor y Menor de la Armada, en el sector indicado y en la zona Ventanilla-Pampa respectivamente, y, finalmente, han sido extendidos los beneficios del Centro Médico Naval a los familiares cercanos del personal de la Armada.

El Servicio Hidrográfico y Faros, fuera de cumplir con su cometido primario referente a ayudas para la navegación y laborar en su Plan Cartográfico a la escala de 1/100.000 (Grupo de Recalada), ha realizado varios cruceros oceanográficos en colaboración con el Consejo de Investigaciones Hidro-Biológicas. La Fuerza Fluvial del Amazonas ha efectuado, asimismo, diversos viajes de estudio y avituallamiento de guarniciones a través de los ríos de la Hoya. Igualmente, durante el período que nos ocupa, viajaron los destructores "Castilla" y "Aguirre" para la Transmisión del Mando Presidencial en la Argentina; la Flotilla de Submarinos fue hasta Balboa, llevando cadetes en instrucción; el B.A.P. "Paita" transportó a los alumnos de nuestra Escuela Naval hasta Honolulu (Haway) y también, posteriormente, viajó a Europa; el B.A.P. "Castilla" fue enviado a Chile, llevando socorros para las víctimas del reciente maremoto; casi sin interrupción, nuestros transportes y petroleros han continuado efectuando diversos viajes comerciales a puertos peruanos y extranjeros, y, finalmente, la Arma-

da Peruana ha cumplido diversas labores que mucho dicen de su callado y tesonero esfuerzo en provecho directo del país.

En el renglón de entrenamientos, la Escuadra realizó maniobras con las Fuerzas de Tarea Nº 88 y 86 de los Estados Unidos; con Unidades de la Marina Chilena y con dos divisiones de destructores de Venezuela, en preparación de la Defensa Hemisférica. Fuera de ello, sus buques han practicado continuamente en el Callao y puertos de la costa peruana, con el fin de mantener su eficiencia combativa.

Mención especial debe hacerse sobre la adquisición de los dos modernos y poderosos cruceros, los B.A.P. "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" (clase: "Fiji"), comprados recientemente por nuestro Gobierno al de Su Majestad Británica. Dichos buques de guerra, que han venido a reforzar poderosamente nuestra Escuadra, fueron adquiridos durante la gestión ministerial del Vice-Almirante don Guillermo Tirado L., arribando al Callao en el presente año de 1960. En forma separada, y cedidos por los Estados Unidos de Norteamérica para la Defensa del Continente, han venido a incrementar nuestros efectivos las corbetas "Gálvez" y "Diez Canseco", así como los B.A.P. "Lomas" y "Atico" (LSM) y el B.A.P. "Paita" (LST); igualmente se han recibido dos barcazas cisterna y un dique flotante para buques de hasta 1800 toneladas; próximamente llegarán al Perú dos destructores de la clase "Fletcher", uno de los cuales, el B.A.P. "Almirante Villar" (ex-U.S.S. "BenHam") ya ha sido comisionado por nuestra Marina de Guerra; asimismo lo harán otro dique flotante con capacidad de hasta 5,000 toneladas y un remolcador de alta mar.

Durante el segundo gobierno del doctor don Manuel Prado también se adquirieron cuatro modernas patrulleras construídas en Italia y tres "YP", destinados estos últimos, en primera instancia, para el entrenamiento de cadetes de la Escuela Naval. Un movimiento de carácter nacional, nacido a raíz de que nuestros viejos cruceros y los submarinos tipo "R" de la Escuadra fueron pasados a la inactividad, se inició en Lima y se propagó por todo el territorio patrio mediante la organización de una Gran Colecta Pro-Marina. Sus benéficas proyecciones —que aún se vienen percibiendo en nuestro ambiente—, han logrado hacer que renazca la Conciencia Naval del Perú, volcando la atención del pueblo hacia su Marina de Guerra.

Nota emotiva y altamente patriótica, fue la constituída por el arribo a nuestra capital de las reliquias del Almirante Miguel Grau, devuelta por el Gobierno Chileno. En marzo de 1958, la ciudadanía en pleno, tuvo ocasión de reverenciarlas durante su solemne translado desde el aeropuerto hasta la Escuela Naval, en donde el propio Presidente de la República honró a nuestra Armada entregándole tan preciados restos y prendas para su custodia. Recientemente, en 1960, a propuesta del Ejecutivo, el Congreso ascendió a Contralmirante a don Manuel Elías Bonnemaison, último sobreviviente del "Huáscar".

Durante la etapa de Resurgimiento que estamos examinando, se han levantado también diversos locales para las Capitanías de Puerto

en el litoral. Paita, Chimbote, Pisco e Ilo ya cuentan con los suyos, estando proyectados los edificios para Pimentel, Huacho, Puno y Pucallpa. Asimismo se ha mejorado ostensiblemente la Estación Naval de "El Salto", mediante la construcción de viviendas adecuadas para su personal y de un muelle ad-hoc. La Escuela Naval de La Punta ha recibido, igualmente, diversas mejoras; entre ellas, la erección de un nuevo edificio para cadetes que se encuentra ya prácticamente terminado y cuyo costo aproximado será de 14'000.000 de soles.

Otro paso de indudables proyecciones para la economía nacional y para el progreso del Perú, que fuera iniciado por el gobierno de Odría y terminado felizmente durante el de Prado, debe relievarse aquí: con el lanzamiento del B.A.P. "Zorritos" efectuado el 26 de julio de 1958, nuestra Marina de Guerra demostró estar ampliamente preparada para iniciar la construcción de buques de tonelaje crecido, en una escala mayor. Este concepto fue reforzado por la exitosa reparación del B.A.P. "Sechura", buque petrolero de la Armada Peruana que quedara gravemente averiado a raíz de una explosión ocurrida en sus tanques.

La labor efectuada para ponerlo nuevamente en servicio —realizada en su totalidad por oficiales, ingenieros técnicos y obreros peruanos del Servicio Industrial de la Marina— ha servido para que la nación, convencida hasta la saciedad de sus ventajosas posibilidades en esta rama industrial que tantos beneficios ha de reportarle, entregue una vez más su confianza a los hombres que tan idóneamente sirven en su Marina de Guerra; en el presente año de 1960, se está estudiando un contrato con los astilleros Verolme, de Holanda, para inciar comercialmente la industria de construcciones navales en el país.

Y la Armada del Perú, consciente de la tremenda responsabilidad que asume, la acepta sin recelos ni temores porque sabe algo que la anima por sobre todas las cosas: ¡que la patria progresará aún más, gracias a su modesta contribución!

Porque tiene conciencia de que la nación confía en ella y la conoce, a través de sus actuaciones en la paz y en la guerra.

Y porque está convencida de que si sus hombres no titubearon en la contienda, ni ante el sacrificio ni la muerte para defender a su patria, no han de vacilar ahora —en épocas de paz y de progreso— para trabajar con tesón y perseverancia por ella, hasta culminar sus anhelos de verla engrandecida y ocupando el sitial que se merece en el Continente Americano.

La necesidad de condensar en el corto espacio de un capítulo sesenta años de vida e historia naval, tiene muchas desventajas y ofrece innúmeras dificultades. El autor ha tratado de encerrar doce lustros dentro de unas cuantas páginas, y, naturalmente, no lo ha conseguí-

do. Antes de comenzar su labor comprendió la casi imposibilidad de ejecutarla en forma completa y satisfactoria. La emprendió, porque alguien tenía que hacerlo; periodificó la historia, para tratarla ordenadamente, y, al llegar al término de su trabajo, tiene conciencia de una verdad; el progreso indiscutible de nuestra Marina de Guerra a través de los sesenta años transcurridos.

Durante el estudio panorámico que sobre la vida institucional se ha realizado en este capítulo, las etapas de Restablecimiento, Recuperación y Resurgimiento, se han dado de la mano al tratar de esbozarnos una perspectiva histórica. Comparativamente, aquella Marina de 1900, con sus viejos buques: los cruceros "Lima" y "Constitución", y los transportes "Chalaco" y "Santa Rosa", guarda una tremenda diferencia con la Armada contemporánea.

Desde comienzos del siglo hasta la fecha, la evolución institucional ha mantenido un ritmo creciente y acelerado. De tiempo en tiempo han surgido hombres especialmente dotados, con el dinamismo suficiente para alcanzar diversos y benéficos logros. Sus esfuerzos —ante la limitación impuesta por el espacio y por la contemporaneidad de sus actos—, han tenido que ser descritos en unas cuantas líneas o en contadas palabras dentro de este capítulo, para no tener que omitir otros y evitar críticas que disvirtuarían la seriedad de este trabajo. El mejor reconocimiento a su dedicación y empeño por el bien de la Marina de Guerra Nacional, está en los hechos; aunque ellos no hayan sido examinados con detenimiento, siempre dejarán tras de si una huella indestructible: la de la verdad.

Y, sobre esa huella se basará la historia, que, sin lugar a dudas, constituye la única y verdadera apología que importa: la de la patria.

Enero de 1961.

Compendio Histórico de la Marina de Guerra del Perú

Por JAVIER BUENAÑO MURO

PROLOGO

El objeto de esta breve reseña sobre la historia de nuestra Marina de Guerra es concentrar en unas pocas páginas los hechos más sobresalientes, desde su origen hasta nuestros días y en el orden cronológico de los acontecimientos. Se ha evitado entrar en detalles supérfluos o tocar hechos de menor importancia para no variar el objeto primordial de esta obra. En esta forma se le facilitará al lector tener a la mano una fácil referencia, evitándole la necesidad de consultar varias obras o fuentes de información.

Para el orgullo de todos los peruanos podemos decir que la historia de nuestra Marina de Guerra es una de las más amplias de este continente, no sólo por los numerosos conflictos y acciones de guerra en que ha intervenido, tanto en el mar como en los ríos de nuestra selva amazónica, sino porque el Perú es un país esencialmente marítimo como se puede comprobar al leer su historia.

Por último, me es muy grato hacer entrega de este modesto trabajo a nuestra Marina de Guerra, que tanta gloria y renombre le ha dado a la patria, para que lo pueda hacer divulgar, haciendo conocer a muchos y recordar a otros, los acontecimientos mas importantes de su historia naval.

El Perú, como toda colonia española, no tenía armada propia mientras duró el régimen de la dominación española, aunque en 1794 hubo una Academia Náutica de Pilotaje para los nacidos en el país que desearon graduarse de Pilotos y Prácticos de Costa, pero esta funcionaba bajo la bandera de España. Nuestra marina tuvo su origen durante la Guerra de la Independencia cuando fuerzas armadas, tanto en tierra como en el mar, se organizaron en el país y con la cooperación de los países vecinos se luchó contra España hasta lograr su independencia.

La ayuda de elementos extranjeros se hizo presente en los principales países sudamericanos para la formación de sus armadas por haber carecido de esta arma durante el coloniaje. Esta ayuda del exterior ha dado cierto común origen a las marinas de guerra de estos países y, en el caso del Perú, la ha vinculado muy estrechamente con las de Argentina y Chile, que fueron los dos países que primero se sacudieron del yugo español.

El Origen: La independencia de estas dos naciones, proclamada en 1810, no podía considerarse definitiva mientras permaneciera el virrey español en Lima, centro de la dominación española de este continente, con sus ejércitos y escuadra intactos. Para asegurar la liberación de estas dos naciones era necesario vencer a esas fuerzas y, con el concurso de la Argentina y Chile, se formó la Expedición Libertadora del Perú que en 1820 inició las hostilidades contra las fuerzas españolas establecidas en este país.

El 28 de Julio de 1821 el general argentino José de San Martín, comandante de la fuerza expedicionaria, proclamó la independencia del Perú y asumiendo el título de Protector del Perú, fundó la primera Marina de Guerra Peruana el 8 de Octubre de ese mismo año poniéndola bajo el mando del marino inglés Martín Jorge Guise con el grado de capitán de navío que, como muchos súbditos de ese imperio, servían a la causa de la independencia de estos países.

Primera Nave: El primer buque de guerra que enarboló la bandera peruana fue la goleta "Sacramento", capturada a los españoles, y que luego se le cambió de nombre dándosele el de "Castelli". Estaba armado de un solo cañón y tenía una tripulación de 36 hombres, habiendo sido su primer comandante el marino inglés J. Wickam.

Primera Escuadra: En el curso de 1821 a 1822 ingresaron al servicio de la Armada del Perú las siguientes naves que formaron la primera escuadra del país "Macedonia", "Balcarse", "Limeña", "Belgrano', 'Protector', "Guayas", "Nancy", "Cruz" y "Monteagudo". Estos barcos eran de diversa procedencia pero muchos de ellos habían sido capturados a los españoles.

Esta primera escuadra fue puesta por un tiempo por orden de San Martín bajo el mando del contralmirante argentino Manuel Blanco Encalada que prestaba sus servicios en la Armada de Chile y actuó en aguas de Guayaquil cuando esa provincia fue anexada a Colombia por el Libertador Simón Bolívar. Por los acontecimientos políticos en tierra hubo algunas dificultades con ciertos buques de la escuadra que en su mayor parte tenían tripulaciones heterogéneas y muchos jefes extranjeros, entre los cuales había rivalidades y desacuerdos. La disciplina finalmente fue impuesta y hubo algunas expediciones a puertos Intermedios y las costas Chilenas, que no siempre tuvieron el éxito deseado por el mal estado de algunos buques.

Guise asume el Mando: Al asumir Riva Agüero el gobierno del Perú en reemplazo de la Junta Gubernativa, se reorganiza la Marina de Guerra dándole ya una estructura nacional y en Marzo de 1823 se le pone bajo el mando directo de Guise, eliminándose a algunos jefes extranjeros.

Primeras Operaciones: Con el grado de vicealmirante Guise inicia las operaciones de guerra contra el poder naval y militar de España, luchando no sólo en aguas del Perú sino también en las del Ecuador, ayudando así a la emancipación de ese país.

Con su insignia en el 'Protector" inició sus operaciones con la toma de Arica el 7 de Junio, convirtiendo ese puerto en un centro de operaciones de transporte marítimo para la causa patriótica. Operando a lo largo de la costa peruana la escuadra bajo Guise intervino en numerosas acciones y cooperaba con las fuerzas de tierra cuando se le requería. A pesar de las diferencias e intrigas de algunos jefes de la causa de la independencia, siempre estuvo ajeno a ellas y fue muy leal para los mejores intereses del Perú. En Febrero de 1824 demostró su lealtad al dominar en el Callao una rebelión a favor de España y que constituyó una de las operaciones más audaces de la escuadra bajo su mando. Los rebeldes habían capturado al "Balcarse", "Guayas" y a un corsario "Santa Rosa" y después de varias tentativas de someterlas durante la mayor parte de ese mes, fueron finalmente abordadas e incendiadas de noche por embarcaciones menores de la escuadra, con excepción de la "Balcarse' 'que se escapó.

Durante el bloqueo del Callao hubo otro encuentro a principios de Octubre de 1824 con los buques españoles que el obstinado Rodil había logrado reunir. El 7 de ese mes la escuadra española compuesta de los buques "Asia", "Ica", "Aquiles", "Pezuela" y "Constante" salió del puerto con el fin de atacar a la escuadra de Guise compuesta de los barcos peruanos "Protector", "Macedonia" y "Rápido" y de los colombianos "Pichincha", "Chimborazo" y "Guayaquileña". Aceptando el combate Guise, salió mar afuera para tener facilidad de maniobra y se entabló un vivo fuego entre el "Protector" y los buques enemigos pero no así con los buques colombianos "Pichincha" y "Guayaquileña" que se apartaron del combate desobedeciendo las órdenes de Guise de intervenir en su ayuda. El resultado fue indeciso pues por ambas partes hubo averías aunque mayores en el lado español y cada escuadra volvió a su punto de origen, la española a su fondeadero bajo la protección de los cañones del puerto y la peruana a seguir con el bloqueo. Sin embargo, el mal estado de los buques de Guise, por sus averías y falta de carena, impidió que poco después pudiera detener a los buques españoles "Asia", "Aquiles" y "Constante" y algunos transportes con 600 hombres que Rodil enviaba a Quilca al saber que Blanco Encalada venía con la escuadra de Chile para estrechar el bloqueo del Callao. Pero al llegar a ese puerto fueron informados del triunfo patriota de Ayacucho y se dispersaron, algunos con rumbo a Chile y otros hasta Filipinas y Europa quedando así desbandada esta última fuerza española en el mar.

Prisión de Guise: Autorizada la carena y reparación de los buques peruanos Guise se dirige a Guayaquil no sólo para efectuar este trabajo sino para incorporar a la escuadra peruana los buques "Limeña", "Bamboná", "Monteagudo" y "Progreso", lo que demuestra su lealtad hacia el Perú y su interés en incrementar nuestra escuadra. Pero Simón Bolívar no veía con simpatía a este honrado jefe y aprovechando de su estadía en ese lugar para quitarle los buques de su mando, el 6 de Enero de 1825 lo hace tomar preso acusándolo de ciertas irregularidades en la apropiación de fondos para el arreglo de los buques. Su prisión duró veinte meses y fue enviado al Perú por

la vía terrestre sufriendo grandes penalidades que quebrantaron su salud. Finalmente, y como era de esperarse, el Consejo de Oficiales Generales lo juzga y absuelve de todos los cargos y lo pone en libertad.

Fin de la dominación Española: En reemplazo de Guise, Bolívar dio el mando de la escuadra peruana al hombre de su confianza, Illingrot, con el grado de contralmirante. Este jefe continuó el bloque del Callao hasta que se obtuvo la rendición de Rodil en la fortaleza del Real Felipe en Enero de 1826 y se arrió la última bandera española en el Perú. Después de Ayacucho los pocos buques españoles que quedaban se entregaron o regresaron a su patria.

Conflicto con Colombia 1828-29: Lograda la independencia del Perú surgió un conflicto con Colombia que fue motivado por una reacción contra el sistema bolivariano. El Perú, siempre alerta en el mar, envió a la corbeta 'Libertad" de 24 cañones al mando del Capitán de Corbeta Carlos García del Postigo al golfo de Guayaquil, para controlar e interceptar las naves que surcaban esas aguas, en cooperación con nuestro ejército que se movilizó a la frontera.

Combate de Malpelo: El 31 de Agosto de 1828, estando al ancla la "Libertad" en el puerto de Tumbes, al norte de punta Malpelo, avistó en las afueras a dos naves colombianas, la "Pichincha" y la "Guayaquileña" que estaban al mando del Comodoro Wright. Este jefe, creyendo en desventaja y fácil presa a la nave peruana, la atacó pero el Comandante García Postigo viendo sus intenciones maniobró hábilmente enfrentándose primero a la "Guayaquileña" y eludiendo a la "Pichincha", no permitiendo en esta forma que el enemigo sacara ventaja de su superioridad numérica. Después de una hora de combate la "Guayaquileña" se retiró seriamente dañada con rumbo a Guayaquil y con 24 muertos y 37 heridos a bordo. Al volver la "Libertad" en busca de la "Pichincha" encontró que se había dirigido al puerto de Paita para entregarse a las autoridades peruanas, terminando así este primer encuentro con el triunfo de las armas peruanas en el mar.

Bloqueo de la Costa Colombiana y del Guayas: Poco después de este triunfo se acordó el bloqueo de la costa colombiana y del golfo de Guayaquil. Para este fin se movilizó una escuadra bajo el mando del Almirante Guise, nuevamente incorporado a la Armada. Estaba formada por los buques "Presidente" (ex-Protector"), "Libertad", "Congreso", "Arequipeño", "Peruviana", y ocho lanchas cañoneras. A esta escuadra se le unió en Paita la "Pichincha" ya nombrada y la "Monteagudo" al mando del Capitán de Navío Hipólito Bouchard.

Ataque a Guayaquil: Después de algunas excursiones y encuentros de menor importancia el 22 de Noviembre de 1828 la escuadra peruana sube por el Guayas, rompe una cadena de hierro que cerraba un estrecho y llega frente a Guayaquil donde procede a atacar los fuertes. El bombardeo duró hasta el día 24 en que quedaron redu-

cidos los fuertes, habiendo el de las Cruces con sus 24 cañones ofrecido la más dura resistencia. Ese mismo día la capitana, la fragata "Presidente", maniobrando frente a la ciudad varó en un bajo cerca de tierra quedando expuesta al fuego enemigo.

Muerte de Guise: El Almirante Guise que no quiso abandonar su nave fue herido y horas después hubo que lamentar su muerte entre los brazos de sus compañeros de armas y bajo la bandera del Perú, símbolo de su patria adoptiva a la cual había servido tan fielmente. Así murió el que es considerado como el fundador de la Marina de Guerra del Perú.

Fin de la Resistencia: A pesar de esta irreparable pérdida la expedición fue todo un éxito pues aparte de reducir los fuertes y destruir dos naves, una de ella la "Adela" que estaba en carena, se capturó a la "Guayaquileña" y se reflotó a la "Presidente" cuyo mando había pasado a su segundo comandante José Boterín. El mando de la escuadra pasó al Capitán de Navío Hipólito Bouchard que continuó hostilizando la plaza hasta ayudar el traslado de tropa que finalmente ocupó Guayaquil el 1º de Febrero de 1829. Con algunos recorridos de buques peruanos hasta Panamá en busca de colombianos que no encontraron, terminó la fase naval de este conflicto.

Guerra contra la Confederación Perú-Boliviana 1836-39: Entre los años 1829, en que terminó el conflicto con Colombia, y 1835 no hubo ninguna actividad bélica internacional en que pudo tomar parte la joven Marina de Guerra del Perú, aparte de algunos acontecimientos puramente domésticos. Sin embargo, el año 1836 trae consigo un conflicto confuso que fue tanto guerra internacional como guerra civil. Ese año el mariscal boliviano Andrés de Santa Cruz formó la Confederación Perú-Boliviana que originó una lucha entre los peruanos, bolivianos y chilenos. La participación de Chile en este conflicto fue para evitar la unión del Perú con Bolivia ya que temía tener como vecino en el norte un poderoso país nacido de esta unión y que podía amenazar lo que ellos llamaban su hegemonía en el Pacífico. La participación de este país trajo consigo la lucha en el mar, aunque antes de la intervención chilena hubo cierta actividad naval de parte de los peruanos que luchaban contra la Confederación. Esta actividad naval era principalmente la del transporte de tropas por el litoral y el asedio del puerto de Arica que la ocupaban tropas bolivianas. En esta fase de la contienda el Mariscal Santa Cruz logró vencer la resistencia de los peruanos opuestos a la Confederación en la batalla de Socabaya que tuvo lugar el 7 de Febrero de 1836 en la que fue decisivamente derrotado el General Salaverry a quien luego fusiló. Vencida toda oposición Santa Cruz se estableció en Lima como Presidente del Gobierno Confederado y creyendo ya no necesitarlos puso en desarme la mayor parte de los buques de guerra peruanos, fletándolos para uso comercial.

Alevoso Ataque Chileno: Conocido el afán de Chile por destruir la Confederación se aprovechó del estado de desarme de la Armada Peruana para intervenir en forma activa contra ella. Su poder naval

era casi nulo pero no obstante preparó un traicionero ataque, émulo del ataque japonés a Pearl Harbor. El 21 de Agosto de 1836 llegaron al Callao el bergantín "Aquiles" y la goleta "Guacolda", habiendo sido recibidos de acuerdo al reglamento y sus jefes saludaron a las autoridades de tierra. Esa noche lanchas de los dos buques tomaron por asalto a las naves peruanas "Santa Cruz", "Arequipeña" y "Peruviana" allí fondeadas y en completo desarme, sorprendiendo a los pocos guardianes sin que se pudiera ofrecer resistencia alguna al agresor. Afortunadamente no todos los buques peruanos estaban en el Callao y en estado de desarme, pues la "Libertad" había salido para Guayaquil y en Paita estaban el "Congreso" y la "Yanacocha" y asimismo se libró la "Confederación". Los buques chilenos, reforzados con los capturados en el Callao, fueron hasta Puná en busca de los peruanos pero éstos lograron burlarlos haciéndose a la mar. Sin embargo, la "Libertad" que había tenido que completar su tripulación con extranjeros sobornados por el enemigo fue tomada por estos y llevado el buque a Valparaíso.

Excursión a Chile: En Enero de 1837, en represalia por el ataque chileno, los buques peruanos "Confederación" y "Congreso" excursionaron por las costas chilenas hasta cerca de Valparaíso y capturaron a dos barcas mercantes.

Expedición de Blanco Encalada: Estando ya Chile más fuerte en el mar con las naves capturadas a traición, el Gobierno Chileno preparó una expedición en que militaban elementos peruanos expatriados para desembarcar en puertos peruanos y acabar con la Confederación. La expedición salió de Valparaíso el 16 de Setiembre de 1837 en la que formaban parte todos los buques de guerra peruanos que habían sido capturados y varios transportes. El total de la tropa ascendía a 2,810 hombres. Para el desembarco se escogieron los puertos de Islay, Quilca y las caletas de Huata y Aranta para luego internarse hacia Arequipa y atacar a las tropas de Santa Cruz. El desembarco fue sin oposición pero perdieron sobre las rocas al transporte "Carmen" que conducía una importante parte del equipo de la expedición. Blanco Encalada llegó a ocupar Arequipa sin resistencia pero Santa Cruz reunió un ejército muy superior y cercando la ciudad y cortándole a los chilenos su regreso a la costa los obligó a firmar el tratado de paz de Paucarpata el 17 de Noviembre de ese año. Santa Cruz procedió con gran magnanimidad concediéndole al enemigo rendido condiciones excepcionales, permitiéndole reembarcarse en sus buques con toda su tropa y armamentos. Entre las cláusulas del tratado se obligaba Chile a devolver al Perú los buques de guerra tan alevosamente capturados pero este tratado no duró sino cinco semanas, siendo denunciado por el Gobierno Chileno que nunca le dió cumplimiento ya que el fin que perseguía era la disolución de la Confederación Perú-Boliviana y esto no se había logrado.

Expedición de Simpson: El 24 de Diciembre de 1837 el Gobierno de Chile promulga el decreto declarando nulo el tratado de Paucarpata y manda una escuadra bajo el mando de Simpson a las costas peruanas para notificar al gobierno de Santa Cruz de este hecho y

capturar las naves peruanas que encontrara en esas aguas. Esta escuadra consistía de la "Aquiles", "Arequipeña", "Valparaíso", "Libertad" y "Monteagudo", tres de estos ex-peruanos. Con el fin de lograr una traicionera sorpresa sobre las naves peruanas Simpson entrega su notificación de que continúa el estado de guerra en el puerto de Arica, sabiendo que demoraría algún tiempo para que llegase a Lima. Sin embargo, los pocos buques peruanos que quedaban estaban alertas para contrarrestar cualquier maniobra de los chilenos y con este fin estaba en Islay una escuadra bajo las órdenes de Panizo y que la formaba el "Junín", "Socabaya" y "Fundador". Tan pronto avistaron a la "Libertad" que iba en avanzada se fueron sobre ella dañándola seriamente y la hubieran echado a pique si no llega a tiempo el resto de la escuadra chilena. Este encuentro tuvo lugar el 12 de Enero de 1838 y Panizo maniobró hábilmente su escuadra todo ese día y parte del siguiente cuando se separaron. Simpson se dirigió hasta el Callao donde esperaba encontrar a los buques peruanos pero Panizo se había dirigido nuevamente a Islay. Al no encontrar a los peruanos en el Callao, Simpson regresó hacia Valparaíso creyendo que Panizo se había ido sobre las costas chilenas y así terminó esta expedición de Chile sin haber logrado ningún objetivo, salvo la captura de la "Confederación" cerca del Callao, que aún ignoraba la reanudación de las hostilidades.

Nuevas Excursiones: Durante el curso de los próximos meses hubo otras excursiones a lo largo de la costa peruana, todas ellas organizadas en Chile, formando parte de ellas jefes, oficiales y tropa peruana que luchaban contra la Confederación por considerar a Santa Cruz como un extranjero y no estar de acuerdo con su política o por razones de índole personal. Estas eran de menor importancia y la suerte favorecía a uno u otro bando sin ningún resultado decisivo.

Expedición de Bulnes: Continúa la perfidia chilena hasta armar y preparar una poderosa expedición que terminó con los sueños de Santa Cruz y la Confederación. Reorganizados los cuerpos chilenos de la expedición de Blanco Encalada que la magnanimidad de Santa Cruz permitió regresar intactos a Chile, y agregándoles nuevas unidades, se formó una nueva y poderosa expedición al mando del General Manuel Bulnes que disponía de 5,400 hombres, entre los cuales había 60 peruanos incluyendo a los generales Gamarra, La Fuente y Castilla. Esta expedición salió de Valparaíso el 16 de Junio de 1838 en 26 transportes, custodiados por las fragatas "Monteagudo", "Valparaíso" y "Janequeo" llegando frente a Asia el 5 de Agosto donde fondeó esperando informes de los acontecimientos en tierra donde el General Orbegoso se había sublevado contra Santa Cruz ocupando Lima y Callao y declarándose Presidente del Estado Nor-Peruano. No obstante la objeción de este jefe parte de la fuerza chilena desembarcó en Ancón y se internó en tierra tomando posiciones para luego días después entablar combate contra las de Orbegoso al fracasar las negociaciones. Los chilenos ocuparon Lima el 21 de Agosto y Orbegoso se refugió en los castillos del Callao. Luego sigue una lucha confusa entre peruanos, expedicionarios de Bulnes y confederados de Santa Cruz que se había retirado hacia el interior. Mientras tanto en el

Callao la Confederación perdía sus dos últimos buques de guerra en un ataque nocturno realizado por Postigo con la "Libertad" y el "Arequipeño". Sabiendo que la "Socabaya" y "Fundador" estaban en desarme fueron abordadas por estos dos buques y la "Socabaya" fue capturada y sacada del puerto mientras la otra nave fue hundida. La lucha en tierra siguió durante los próximos meses con diversas alternativas, ocupando nuevamente Santa Cruz las ciudades de Lima y Callao mientras el ejército expedicionario y los jefes peruanos que lo acompañaban se embarcaban por Chorrillos y Ancón con destino a Huacho para ocupar un territorio más propicio para continuar sus operaciones contra la Confederación.

Combate de Casma: Gozando la escuadra chilena de la superioridad naval más completa, Santa Cruz procuró reducir esa ventaja o por lo menos desafiarla armando buques mercantes. Se armaron así tres buques, la "Smack", "Edmond" y "Perú" y se les puso bajo el mando del marino francés Juan Blanchet. Estos buques hicieron varios recorridos por la costa en busca de adversarios y el 30 de Noviembre encontraron en Supe al "Arequipeño" que abordaron y agregaron a la escuadra. Luego obtuvieron en el Callao otro barco, la "Mexicana", llegando a tener ya cinco naves.

El último encuentro de importancia entre las fuerzas navales de la Confederación y las chilenas fue el que tuvo lugar en el puerto de Casma el 12 de Enero de 1839, que aunque no fue decisivo, fue muy violento y hubo grandes bajas en el personal de ambas flotas. En ese puerto estaban al ancla las naves chilenas "Confederación", "Santa Cruz", "Valparaíso" y el transporte "Isabel" bajo las órdenes de Simpson cuando descubiertas y resueltamente atacadas por la escuadra de la Confederación consistente de la "Arequipeño", "Edmond", "Mexicana" y "Perú" bajo las órdenes de Blanchet. El combate duró casi dos horas y se llevó a cabo a muy corta distancia llegando los Confederados a perder a su jefe muerto y a la "Arequipeño" por abordaje, descontinuando luego los demás buques el contacto con sus enemigos y dejando el puerto. Los chilenos entre los cuales había muchos peruanos, no pudieron salir en persecución por los daños sufridos y sólo muchos días después pudieron mover sus buques.

Batalla de Yungay y fin de la Confederación: Pocos días después, el 20 de Enero de 1839, tiene lugar la batalla de Yungay entre el grueso de las fuerzas de Santa Cruz y las del ejército Restaurador de Bulnes. Como ya se ha dicho, en las fuerzas de ambos ejércitos combatía un buen número de unidades peruanas y fue gracias a la intervención del general peruano Castilla que se salvó el día para el Ejército Restaurador, ganando la batalla que el general chileno Bulnes había dado por perdida. Derrotado Santa Cruz se puso fin al gobierno de la Confederación y la intervención chilena, retirándose esta tropa hacia su país.

Período de Renovación: Después de esta guerra la Marina de Guerra del Perú quedó con solamente el bergantín "Vigilante", úni-

ca nave que izaba el pabellón de la patria en el mar. Sin embargo, la situación era muy distinta a la que existió en 1821 cuando por primera vez se izó la bandera peruana en su único y primer buque, el "Sacramento". Entonces casi no había marinos peruanos y hubo que aceptar a muchos extranjeros pero ahora si había un numeroso cuerpo de oficiales peruanos experimentados y fogueados en combate y fue sobre éstos que se empezó a reorganizar la Marina de Guerra. Luego se armaron algunos barcos pequeños como la "Libertad", "Limeña", "Yungay", "Constitución", "Gamarra", "Guise", "Jesús", "Paquete", "Alerta" y "Héctor" que sirvieron más para entrenar a nuestro personal que para fines bélicos.

Guerra con Bolivia - 1841: A consecuencia de la situación política derivada de la Guerra de la Confederación hubo ese año un entredicho con el país vecino que fue invadido por nuestras tropas. Nuestra marina actuó contra el litoral boliviano pero como ese país carecía de naves su actuación se limitó al bloqueo de sus puertos.

Primer Buque a Vapor - 1848: En su afán de mejorar la escuadra el gobierno ordena la adquisición en los EE. UU. del primer buque a vapor que se le llamó 'Rímac". Era de propulsión a ruedas y llegó al Callao el 27 de Julio de 1848. Sirvió de base para el entrenamiento del personal en este nuevo sistema de propulsión que iba a revolucionar la táctica de la guerra en el mar. Naufragó sobre punta Parada en Marzo de 1855.

Desembarco de Marinería Peruana en EE. UU. - 1849: Un suceso que pocos conocen fue que el Perú tomó parte en la primera y única intervención armada de una fuerza naval latinoamericana en el territorio de los EE. UU.. En el año 1849, en plena fiebre del oro en California, había una considerable colonia de peruanos y buques mercantes de esa misma nacionalidad abandonados por sus tripulaciones. Con el fin de proteger los intereses de estos ciudadanos el bergantín de guerra "Gamarra" fue enviado a San Francisco bajo el mando del Capitán de Corbeta Silva Rodríguez. Durante su estadía de diez meses logró todos sus objetivos y una noche estalló un motín en tierra de grandes proporciones que las autoridades no pudieron sofocar y tuvieron que solicitar ayuda a los buques de guerra extranjeros surtos en esa bahía. Entre éstos estaba la "Gamarra" del cual se desembarcó un destacamento armado que ayudó poner orden en la ciudad, habiendo destacado el contingente peruano por su orden y disciplina.

Nuevas Adquisiciones - 1850-55: Durante la presidencia del Mariscal Castilla que fue un gran propulsor de nuestra Marina de Guerra, el Perú fue poco a poco adquiriendo nuevas unidades de guerra hasta tener un apreciable número de modernas naves. Entre estas adquisiciones se puede mencionar a la "Amazonas", buque mixto a hélice de 1,320 toneladas, construído en 1850 en Inglaterra y dos años después, en el mismo país se construye la "Apurímac" de igual tipo pero de 1,660 toneladas y la "Loa" y "Tumbes" de menor tonelaje, los cuales llegaron al Perú en 1855.

Vuelta al Mundo de la Fragata "Amazonas" - 1856-58: Un acontecimiento de gran importancia para nuestra marina en esta época fue el viaje alrededor del mundo que efectuó nuestra fragata "Amazonas" llevando el pabellón del Perú por lugares donde nunca había estado antes. Salió del Callao el 25 de Octubre de 1856 al mando del Capitán de Navío José Boterín tocando en los puertos de Hong Kong, Calcuta, isla Santa Elena, Plymouth, Londres, Río de Janeiro, Talcahuano y Arica llegando al Callao el 28 de Mayo de 1858. El viaje fue muy accidentado pero sirvió como un medio excelente de entrenamiento para todo su personal, aparte de hacer conocer el nombre del Perú por lejanas tierras.

Conflicto con el Ecuador 1858-60: En 1857 el Gobierno del Ecuador ratifica un convenio para el pago de una deuda en el exterior dando en garantía territorios en la región de los ríos Bobonaza y Pastaza pertenecientes al Perú pero que consideraba suyos. Las protestas del Perú fueron rechazadas y como no se obtuvo ninguna satisfacción el Presidente Castilla ordenó la ocupación de Guayaquil. Para este fin se preparó un ejército de 8,000 hombres y se ordenó a la escuadra bloquear el Guayas y transportar las tropas primero a Paita y luego hacia Guayaquil. El bloqueo lo inició la fragata "Amazonas" en Noviembre de 1858 y duró hasta Agosto del año siguiente cuando se iniciaron las operaciones terrestres. Mientras tanto el "Tumbes" apresaba por Pabellón de Pica a tres barcos ecuatorianos, el "Arica", "Iquique" y "General Plaza", cargando guano los que fueron agregados a nuestra escuadra. Con la ayuda de nuestra escuadra que transportó a la fuerza del ejército expedicionario hacia la región de Guayaquil, donde llegaron el 8 de Noviembre de 1859, se llegó a un acuerdo pacífico con el Ecuador. Este impresionante despliegue de fuerzas obligó al gobierno del Ecuador aceptar todas nuestras demandas de satisfacción y, sin disparar un solo tiro, nuestras fuerzas ocuparon Guayaquil el 7 de Enero de 1860. El 25 de ese mes se firmó el tratado de Mapasingue y nuestras tropas abandonaron territorio ecuatoriano el 10 de Febrero quedando así terminado este conflicto.

Dificultades con España - 1863: Desde 1846 se vislumbraba los deseos de España para reconquistar los territorios que habían sido sus colonias. Ese año se supo que España apoyaba una expedición que preparaba el general ecuatoriano Flores para apoderarse del gobierno de su país para luego facilitar la ocupación extranjera. En 1861 el General Santa Ana, presidente de Santo Domingo, entregaba su país a España y para el año siguiente se planeaba que tropas españolas acompañaran a las francesas para imponer a Maximiliano en México pero por algún desacuerdo esto no sucedió. Sin embargo, éstos y otros acontecimientos indicaban hacia donde iban las ambiciones de España.

A mediados de 1863 llegó al Pacífico una escuadra española a título de "Expedición Científica compuesta de la "Resolución", "Triunfo" y "Covadonga" al mando del contralmirante Pinzón. En Agosto de ese año hubo un conflicto de orden laboral en la hacienda Talambo en Pacasmayo en que fue muerto un español. Este hecho típica-

mente policial y sin mayor importancia fue agravándose por la vía diplomática, enviando el Gobierno Español al diplomático Eusebio Salazar y Mazarredo con el carácter de "Comisario Especial" para exigir reparaciones por los sucesos de Talambo pero el Gobierno Peruano rehusó reconocerlo con este título que sólo correspondía a los enviados del rey a sus colonias. Sin esperar se terminasen las negociaciones sobre su reconocimiento Salazar y Mazarredo se refugia a bordo de la "Covadonga" y con el resto de los buques de guerra españoles inicia operaciones bélicas contra el Perú.

Ocupación de las Islas de Chincha: El 14 de Abril de 1864 la escuadra española se apodera sorpresivamente de las islas guaneras de Chincha, tomando prisionero a su guarnición y a su gobernador Capt. de Navío Ramón Valle Riestra. Asimismo, se apoderó de la barca de guerra "Iquique" allí fondeada. Este hecho de armas fue protestado por el Presidente General Pezet, y se entablaron largas negociaciones con España que mientras tanto había reforzado su escuadra con la "Villa de Madrid", "Blanca", "Berenguela" y "Vencedora" al mando del Almirante Pareja quien había relevado a Pinzón.

Tratado Vivanco - Pareja: El Gobierno del Perú deseoso de conservar la paz hasta la llegada de los buques y material de guerra que se estaba adquiriendo en Europa, firmó el 27 de Enero de 1865 un tratado de ocho puntos con el almirante español y que se conoce como el de Vivanco-Pareja por ser el General Vivanco quien firmó por el Perú. Aunque se estipulaba la devolución de las islas Chincha, el tratado contenía cláusulas lesivas para el país, lo que motivó un repudio general contra el gobierno del General Pezet. Más aún, en Febrero de ese mismo año, hubo otro incidente con marineros españoles en el Callao en que murió uno de ellos y el gobierno prestamente dio satisfacciones y pagó las indemnizaciones exigidas.

Revolución de Prado: Estos hechos conmovieron la opinión pública en contra del gobierno a quien acusaban de debilidad por haber firmado el humillante tratado, aunque injustamente pues no consideraban que la condición militar del Perú no le permitían afrontarse al poder de España. Aprovechándose de esta situación el Coronel Mariano Ignacio Prado se levanta en Arequipa el 28 de Febrero de 1865 contra el Gobierno del General Pezet a quien depone y asume el mando el 28 de Noviembre después de entrar a Lima.

España contra Chile: Firmado el tratado Vivanco-Pareja con el Perú la escuadra española se dirige a Chile en demanda de satisfacciones por ciertas manifestaciones de hostilidad e impone el bloqueo de los puertos chilenos y se declara la guerra entre Chile y España el 18 de Setiembre de 1865.

La Cuádruple Alianza: Al asumir Prado el gobierno inicia negociaciones con Chile para un tratado de alianza ante el enemigo común, firmándose éste en Lima el 5 de Diciembre de 1865. A este tratado se adhirieron Ecuador el 30 de Enero de 1866 y Bolivia el 22 de Marzo de ese año.

Guerra con España-1866: Firmado el tratado de alianza el Gobierno del Perú denuncia el tratado Vivanco-Pareja y el 14 de Enero de 1865 se declara en estado de guerra con España.

Fuerzas Navales: Las únicas fuerzas navales existentes para combatir contra España eran las del Perú y Chile que eran muy inferiores a la reforzada escuadra española que estaba en aguas del Pacífico. Para remediar esta desventajosa situación el gobierno del Perú, desde que empezaron las dificultades con España, procuró adquirir y construir nuevos y modernos buques de guerra. En Inglaterra se había mandado construir el monitor blindado "Huáscar" de 1,130 toneladas y armado de dos cañones de 300 lbs. montados en una torre blindada. También en este país se construía la fragata blindada "Independencia" de 2,004 toneladas, armada de doce cañones de 70 lbs. y dos de 150 lbs. Estos dos buques debían ser entregados a principios del año 1866. En Francia se adquirieron dos corbetas de madera muy veloces que habían sido mandadas construir por los Estados Confederados del Sur como corsarios para actuar contra el comercio de los Estados Unidos durante la Guerra Civil, en igual forma que su famoso "Alabama". Sin embargo, esta guerra fraticida terminó antes de que estos buques estuvieran listos y así los pudo adquirir el Perú poniéndoles los nombres de "América" y "Unión". Estos dos últimos llegaron a tiempo para actuar contra España pero no así los blindados, quedando siempre la escuadra aliada en inferioridad a la española.

También en los Estados Unidos se buscaba con gran afán buques de guerra pero sólo se pudo conseguir dos viejos monitores que habían sido utilizados en el río Mississippi, durante la Guerra Civil Americana. Estos fueron el "Atahualpa" y "Manco Capac" que habían sido el "Oneata" y "Catawaba" en la Marina de los Estados Unidos. Aunque sólo tenían 10 pulgadas de borda y eran inaparentes para servir en el mar como los iba a utilizar nuestra marina, prestaron útiles servicios, especialmente el 'Manco Capac" durante la guerra con Chile como veremos más adelante. Su traslado al Perú en 1869 desde New Orleans a remolque por mares tormentosos estuvo lleno de dificultades y fue una hazaña digna de los mas altos elogios y puso a prueba el alto grado de capacidad de nuestros oficiales de marina. Tampoco pudieron llegar estos buques a tiempo para el conflicto con España.

Aparte de estas adquisiciones navales se adquirió armamento para el ejército y artillería para fortificar el puerto del Callao.

La Escuadra Peruana a Chile: Firmado el tratado de alianza con nuestro vecino del sur, en Diciembre de 1865 los mejores buques de nuestra escuadra son enviados a Chile en apoyo de su débil fuerza naval que sólo consistía de la "Esmeralda" y la "Covadonga", recientemente tomada a la escuadra española y cuya pérdida causó el suicidio del Almirante Pareja. Nuestros buques eran la "Amazonas", "Apurímac", "América" y "Unión" al mando del Capt. de Navío Manuel Villar que además de servir de apoyo a Chile tenían la misión

de esperar el paso del "Huáscar" e "Independencia" que debían de pasar por Magallanes en Enero.

Como punto de reunión con los buques chilenos se había escogido el apostadero de Chayahué cercano a la isla de Abtao y en viaje hacia ese lugar en compañía de la "Esmeralda", se pierde la fragata "Amazonas" en el canal de Boca Chica que era inaparente para el paso de nuestra fragata. Hay que advertir que la "Amazonas" estaba subordinada al comandante superior de la nave chilena y que éste había escogido dicho canal y además tenía a bordo un práctico de esa nacionalidad.

Mientras tanto la escuadra española había sido reforzada con la llegada de la nueva fragata blindada "Numancia", de más de 7,000 toneldas y considerada como uno de los buques más poderosos de su época, y de la "Almanza" a las órdenes del Brigadier Méndez Núñez quien asumió el mando de la escuadra después de la muerte del Almirante Pareja.

Combate Naval de Abtao: La escuadra aliada, compuesta de la "Apurímac", "América", "Unión" (esta última al mando del Capt. de Fragata Miguel Grau) y la chilena "Covadonga' estaba fondeada en su apostadero de Choyahué el día 7 de Febrero de 1866. El mando había recaído en el Capt. de Navío Manuel Villar por ausencia de Williams Rebolledo en la "Esmeralda". Al saber Méndez Núñez que la escuadra estaba por el sur y con el afán de vengar la captura de la "Covadonga", despachó del bloqueo de Valparaíso a la "Villa de Madrid" y "Blanca" con el fin de buscarlos y atacarlos. La escuadra aliada estaba fondeada e inmóvil por estar la fragata "Apurímac" con sus máquinas en reparación y desmontadas cuando esa mañana hicieron su aparición los buques españoles. Al ponerse a distancia de tiro el "Apurímac" abre fuego sobre la "Blanca" y se generaliza el combate entre todos los buques que duró aproximadamente dos horas para luego retirarse los españoles averiados. Se pusieron al cubierto detrás de la isla de Abtao para luego de retirarse hasta perderse de vista aunque volvieron a aparecer en la mañana siguiente para observar la línea aliada, sus buques no se acercaron para renovar el combate y adoptaron por retirarse definitivamente. Todos los buques aliados fueron tocados pero sus daños fueron de menor importancia.

Bombardeo de Valparaíso: Indignado Méndez Núñez por el rechazo de sus buques en Abtao, el 16 de Febrero sale personalmente con la "Numancia", "Resolución" y "Blanca" a castigar a los buques aliados pero éstos se habían trasladado al apostadero de Huito, lugar inaccesible para el mayor porte de los buques españoles. Este hecho exaltó aún mas el furor del brigadier español y volviendo con sus buques a Valparaíso inicia el bombardeo de ese puerto el 31 de Marzo. El bombardeo duró casi tres horas habiendo disparado la escuadra cerca de 2,500 tiros causando grandes daños a la población cuya plaza no disparó ni un solo tiro en respuesta.

Bombardeo del Callao: Después de este hecho de armas la ira española se iba a desatar contra nuestro primer puerto del Callao.

Para este bombardeo mejor conocido como el Combate del Dos de Mayo se reunió toda la escuadra española del Pacífico consistiendo de las siguientes naves: "Numancia", "Villa de Madrid", "Berenguela", "Resolución', "Blanca", "Almanza" y "Vencedora" bajo el mando del ya conocido Brigadier Méndez Núñez. Pero a diferencia de Valparaíso el puerto del Callao no estaba indefenso y su pueblo tenía una firme determinación de repeler a los atacantes. Sus defensas habían sido preparadas de antemano y las noticias de lo acontecido en Chile imprimió una febril actividad para reforzarlas a última hora. El puerto estaba defendido por más de 50 cañones de diversos calibres y sistemas y además en el mar, como baterías flotantes a los monitores "Loa" y "Victoria" que habían sido blindados con rieles, y los buques "Tumbes", "Sachaca" y "Colón", estos dos últimos sin valor militar. La escuadra española en total reunió más de 300 bocas de fuego. Las defensas del puerto estaban dirigidas por el Dictador Prado secundado por su Ministro de Guerra José Gálvez quien murió al explosionar la torre La Merced por un certero tiro enemigo.

La escuadra española empezó a llegar a aguas del Callao el 25 Abril y después de las notificaciones y plazos de estilo inició su ataque al puerto el 2 de Mayo de 1866. El combate fue muy reñido por ambas partes y duró más de cinco horas. Los buques españoles maniobraban por la bahía atacando a las diversas baterías y acercándose temerariamente a la playa para mejor acertar sus tiros. Los buques peruanos a su vez salían a su encuentro y fueron de eficaz ayuda acertando sus tiros en varios buques enemigos. Conforme iban sufriendo averías los buques españoles iban abandonado la lucha y se retiraban para repararse y, volver luego al combate o si sus daños eran más serios, se retiraban definitivamente hacia la isla San Lorenzo. Al promediar la tarde ya todos los buques españoles habían sufrido averías, algunos de ellos serias, y con muchos muertos y heridos a bordo, incluyendo a su jefe el Brigadier Méndez Núñez herido dos veces, dieron por terminado el combate. Se retiraron primero a la isla San Lorenzo para enterrar sus muertos y reparar sus daños para finalmente el día 10 de Mayo volver a su patria para nunca más atentar contra la soberanía del Perú.

Nuestra División Naval en el Sur: Como uno de los objetos de haber mandado nuestros buques a Chile era esperar la llegada de Europa del 'Huáscar" y la "Independencia", permanecieron en Huito hasta Junio de 1866. Mientras tanto la "América" había hecho dos viajes hasta los estrechos de Magallanes llevando carbón, víveres y tripulación para los blindados pero éstos no llegaron allí sino el 24 de Mayo encontrándose entonces con nuestra corbeta. Nuestros blindados habían salido de Inglaterra a fines de Enero pero tuvieron que hacer frente a una serie de dificultades, promovidas por agentes españoles, en los puertos extranjeros donde debían recalar para proveerse de víveres y carbón. El mal tiempo en el Atlántico y un choque en alta mar entre las dos naves que felizmente no fue grave, pero que obligó a una prolongada estadía de 29 días en Río de Janeiro para repararse. Luego de pasar los estrechos y reunirse en Ancud con

el resto de los buques peruanos y chilenos, el 11 de Junio salieron para Valparaíso sirviendo la "Unión" de buque insignia para el Almirante Blanco Encalada que por su mayor jerarquía tenía el mando de la escuadra aliada. Un violento temporal a los dos días de salida dispersó el convoy, llegando los buques uno tras otros a su destino en los próximos días.

El incidente Tucker: Coincidiendo con la terminación de nuestros blindados el gobierno proyectaba poner en ejecución un descabellado plan para atacar las islas Filipinas entonces en manos de España. Para este fin había contratado los servicios de un contralmirante norteamericano de nombre Tucker que por su experiencia debía hacerse cargo de la expedición. Llegado este jefe a Valparaíso asumió el mando de la escuadra peruana pero su presencia originó el rechazo de muchos oficiales de reconocerlo por considerar que había jefes peruanos que bien podían dirigir cualquier hecho de armas bajo nuestro pabellón. Fueron destituídos todos los oficiales que protestaron, entre los cuales estaba Miguel Grau, y fueron embarcados para el Callao, tomando a cargo los buques otros jefes mandados desde el Perú. Es demás decir que la expedición sobre las Filipinas fue prontamente descartada y Tucker renunció su cargo, llegando finalmente la escuadra al Callao en Agosto.

Período de Paz - 1866 - 79: Terminado el conflicto con España y no vislumbrándose conflictos de índole internacional, los gobiernos del Perú no siguieron la sana política de renovación de la escuadra y más bien se le miraba como innecesaria y gravosa. Muchos oficiales dejaron el servicio para dedicarse a otras actividades de más porvenir y creándose por consiguiente una escasez de oficiales y los buques se deterioraban por falta de dinero y atención. Así pasaron trece años hasta que el Perú se vio envuelto en guerra con Chile sin que se hubiese adquirido ningún buque de importancia a pesar de que se sabía la calidad de los blindados que Chile estaba construyendo en Inglaterra.

Solamente habían llegado los anticuados monitores "Atahualpa" y "Manco Capac", ya mencionados, cuya gestión de compra se inició en 1867 y demoraron hasta 1869 para llegar a nuestras aguas, y en 1872 se construye en Inglaterra dos cañoneras, la "Pilcomayo" y "Chanchamayo". Eran de 600 toneladas, mixtas, todas de madera, con un andar de sólo 9 millas y con cuatro piezas de artillería.

Estas adquisiciones eran de escaso valor militar y más aún nuestra marina sufría el 13 de Agosto de 1868 la pérdida de la fragata "América" en Arica a consecuencia de un maremoto en el cual también se perdió el buque de guerra de los EE. UU. "Wateree". El 13 de Julio de 1876 se perdía la "Chanchamayo" sobre Falsa Punta Aguja cerca de la bahía de Sechura.

Rebelión del "Huáscar" - 1877: Aunque no hubo declaratoria de guerra hubo un conflicto internacional derivado de la lucha política interna que vale relatar con ciertos detalles por su interés pu-

ramente naval. El 6 de Mayo de 1877 el monitor "Huáscar" al ancla en el Callao fue abordado sorpresivamente por un grupo de oficiales y civiles que apoyaban al caudillo Nicolás de Piérola contra el gobierno de Prado. Se hicieron a la mar para dirigirse a Chile y traerlo al Perú pero como el "Huáscar" carecía de víveres y combustible para tan largo viaje paró a varios mercantes británicos para tomarlos. Tan pronto se supo de la sublevación del "Huáscar" el gobierno declaró por decreto que no se responsabilizaba por los actos del monitor rebelde y de recompensar debidamente a los que ajenos a la escuadra lo sometan a la autoridad del gobierno. Este decreto permitió al almirante británico A. M. de Horsey, al mando de las fuerzas de esa nacionalidad en el Pacífico que consistía de los buques "Shah" y "Amethyst" de tratar de capturar al "Huáscar" por los abordajes de los mercantes británicos. A la vez el gobierno organizó una división naval con todos los buques disponibles que eran la "Independencia", "Unión" y el "Atahualpa" remolcado por la "Limeña" que se dirigieron a Iquique al mando del Capt. de Navío Juan G. More para unírseles allí la "Pilcomayo". Era una escuadra formada y enviada para llenar un formulismo pues ninguno de sus buques podía someter al buque que buscaban.

El "Huáscar" mientras tanto había recogido en Cobija a Piérola y volvía con él al norte cuando el 28 de Mayo, cerca de Pisagua, se encuentra con la escuadra de More. A las 5:25 p.m. y a 1,500 metros se inicia un cambio de tiros que duró casi una hora, habiéndose acercado los buques hasta ponerse a tiro de fusil. Los daños no fueron graves, habiéndose retirado hacia el norte el rebelde "Huáscar" con la torre de sus cañones entorpecida y con algunas otras averías La escuadra de More volvió a Pisagua ya que por el mal estado de las calderas de la "Independencia" no podía perseguir al más veloz "Huáscar".

Combate de Pacocha: A las dos de la tarde del día siguiente, 29 de Mayo, frente a Pacocha se encuentra el "Huáscar" con la escuadra del Almirante Horsey que lo buscaba desde hacía días entre Punta Camaná e Iquique. El Almirante Horsey le intima rendición al comandante del monitor Luis G. Astete dada la superioridad de las naves británicas, pero Astete no acepta y se entabla un combate entre el "Huáscar" y las dos naves del Almirante Horsey. El combate duró hasta el anochecer, no pudiendo el "Huáscar" acertar tiros sobre sus adversarios por carecer de artilleros pero fue hábilmente maniobrado y los ingleses no lo pudieron someter. El "Huáscar" recibió un tiro en su casco que le causó algunos muertos y heridos pero sin causarle averías que impidiesen su maniobra. Al oscurecer entró al puerto de Pacocha quedando los británicos afuera para cerrarle el paso mientras éstos organizaban un ataque con lanchas torpederas. Sin embargo, grande fue su sorpresa al no encontrarlo pues el "Huáscar" en la oscuridad había vuelto a salir sin ser visto por sus enemigos y se dirigió a Iquique para convencer a More de volver con toda la escuadra para combatir a los británicos. El burlado Almirante Horsey también lo fue a buscar a ese lugar y preparó otro ataque con sus lanchas torpederas que lo harían desde mar afuera pero en

Iquique el mejor criterio prevaleció y el "Huáscar" quedó sometido nuevamente a la escuadra peruana. Este combate contra dos unidades de la potencia naval más poderosa del mundo en esa época, y del cual pudo salir airosa la nave peruana, probó una vez más la alta clase del oficial naval del Perú.

La Guerra con Chile - 1879-1883: Mientras en el Perú existía un estado de desgobierno y prevalecían los odios y luchas políticas, se descuidaba por completo las fuerzas armadas. Chile, en cambio, preparaba sus fuerzas y planeaba la conquista de los ricos territorios vecinos. Esta guerra encontró al Perú en un estado de completo desarme tanto en tierra como en el mar ya que desde la guerra con España no se había hecho prácticamente nada para renovar sus defensas. Cuando se vio que Chile tenía pretensiones sobre el litoral boliviano rico en guano y salitre y teniendo el Perú territorios colindantes con los de Bolivia aún más ricos, se pudo ver el peligro que corrían por las ambiciones chilenas. Sin embargo, en vez de seguir una política de armarse en defensa propia para conjurar cualquier peligro del exterior, nuestro gobierno optó por firmar un tratado secreto de alianza puramente defensivo con Bolivia que estaba aún en peores condiciones de desarme.

Adquisiciones Navales Chilenas: Chile, como ya se ha dicho, no había descuidado sus defensas especialmente su armada pues sabía que para la guerra que iba a provocar necesitaba tener la supremacía naval. Para este fin había mandado construir en Inglaterra dos poderosos blindados, el "Cochrane" y el "Blanco Encalada", ambos de más de tres mil toneladas, con seis cañones Armstrong de retrocarga de 250 lbs. y con blindaje de hasta nueve pulgadas. Eran mucho más poderosos que cualquier buque de nuestra armada. Bolivia no tenía marina de guerra.

Ocupación del Litoral Boliviano: Estando estos buques por terminarse y Chile creyéndose ya en condiciones de poder llevar a cabo con éxito la conquista del territorio que ambicionaba, precipitó los acontecimientos con demandas inaceptables para Bolivia sobre la explotación del salitre y, una vez incorporados en su armada, ocupa Antofagasta y Mejillones en Febrero de 1879. Esta violación del territorio boliviano trajo por consiguiente la guerra con ese país y la ocupación de Tocopilla y Cobija o sea todo el litoral boliviano sobre el Pacífico. El Perú, al ver la gravedad de estos acontecimientos, trata pero en vano de mediar ante el Gobierno Chileno para aplacar sus ambiciones sobre el territorio de su vecino pero Chile a su vez le declara la guerra al Perú el 5 de Abril de 1879, alegando como pretexto la existencia del tratado de alianza.

La Armada Peruana: La Armada Peruana al declararse la guerra consistía del monitor blindado "Huáscar", la fragata blindada "Independencia", la corbeta de madera "Unión", la cañonera igualmente de madera "Pilcomayo" y los monitores de río "Atahualpa" y "Manco Capac" que eran nada más que baterías flotantes para defensa de puertos. Aparte de estos buques de guerra habían varios transportes

que servían de auxiliares. Todos los buques de guerra estaban en malas condiciones por el descuido que había sufrido la armada durante los últimos años. La "Independencia" estaba sin calderas y se hacían esfuerzos a último momento por instalarle nuevas.

Primeras Operaciones: Terminada la reparación de los buques en el Callao que se llevó a cabo a ritmo acelerado, la Armada Peruana empezó a actuar con todo entusiasmo y energía contra su enemigo superior. Bajo el mando del Contralmirante Grau tomó la ofensiva desde un principio recorriendo las costas chilenas a voluntad donde sembraba el pánico, destruyendo elementos portuarios y capturando embarcaciones bajo las narices de los buques más poderosos del enemigo. Una de las primeras labores de la armada fue el transporte de tropas y material de guerra a los puertos del sur, especialmente a los del litoral de Tarapacá que estaban bajo el bloqueo chileno. También actuaban nuestros buques hasta Panamá trayendo material de guerra que se adquirió en Europa y EE. UU. Es digno de hacer resaltar el hecho de que en estos innumerables viajes, en que se llegó a transportar miles de soldados y toneladas de carga, no se llegó a perder un solo buque por acción del enemigo.

Primer encuentro Naval: El primer encuentro entre naves peruanas y chilenas fue el llamado combate de Chipana y fue fruto del espíritu ofensivo de la Armada Peruana. Sólo dos días después de la declaratoria de guerra, o sea el 7 de Abril de 1879, la corbeta "Unión" y la cañonera "Pilcomayo" salieron del Callao a órdenes del Capt. de Navío Aurelio García y García, con rumbo al sur en busca del enemigo. Cinco días después encontraron a la corbeta chilena "Magallanes" cerca de Iquique a donde trataba de llegar y a donde estaba el grueso de la escuadra chilena. Inmediatamente maniobraron las naves peruanas para darle caza pero el chileno eludía el combate y a toda máquina se dirigió al puerto. Al ponerse a distancia de tiro la "Pilcomayo" abrió el fuego alcanzándola con un tiro que le destrozó una lancha a vapor y otros pequeños daños. Luego intervino la "Unión" y hubo un vivo cambio de tiros pero al forzar sus máquinas los tubos viejos de sus calderas empezaron a reventar y el buque a perder velocidad. Este contratiempo en la "Unión" y la baja velocidad de la "Pilcomayo" permitió a la "Magallanes" refugiarse al abrigo de su escuadra en Iquique.

Bombardeo de Puertos Peruanos: Como consecuencia del encuentro de Chipana el mando chileno decidió el castigo de indefensos puertos peruanos destacando al "Cochrane" y "Magallanes" al mando de Simpson para destruir las poblaciones de Mollendo, Pabellón de Pica y Huanillos. El "Blanco Encalada" y la "O'Higgins" se encargaron de la destrucción en Pisagua, Mejillones del Perú e Iquique. La única resistencia que encontraron fue fuego de fusilería cuando trataban de llegar a tierra en lanchas.

Combate de Iquique: En el mes de Mayo se produjo otro combate de mayor importancia y que también fue debido a la iniciativa del mando peruano. El día 16 de Mayo salía del Callao el Presidente

Prado con el título de Director de la Guerra con rumbo a Arica a bordo del rápido trasporte "Oroya" para dirigir desde allí las operaciones. Lo acompañaban el "Huáscar", "Independencia" y los trasportes "Limeña" y "Chalaco". También deberían haber formado parte del convoy los monitores "Atahualpa" y "Manco Capac" pero por defectos en sus calderas tuvieron que regresar. Por rara coincidencia ese mismo día salía el Almirante Williams Rebolledo con el grueso de la escuadra chilena de Iquique para el Callao con el fin de demostrar otra actividad que el estéril bloqueo de Iquique por lo cual estaba recibiendo muchas críticas. Sin embargo, las dos escuadras no se encontraron ya que la peruana navegaba pegada a la costa y la chilena alejada.

Habiendo llegado a Arica el Almirante Grau, que estaba al mando de la escuadra, supo que en Iquique sólo estaban manteniendo el bloqueo las dos viejas corbetas "Esmeralda" y "Covadonga" y se dirigió enseguida a ese puerto para atacarlas, agregando así a última hora esta acción a su audaz plan de proceder a Antofagasta para destruir los trasportes en esa base militar chilena. El 21 de Mayo entraban a la bahía de Iquique los buques peruanos dirigiéndose el "Huáscar" sobre la "Esmeralda" que no podía intentar escapar por tener sus calderas en reparación y la "Independencia" se fue tras la "Covadonga" que hacía esfuerzos por escapar pegada a la costa por el lado sur. Como la "Esmeralda" se colocó frente a la población, Grau desistió usar su artillería después de algunos disparos para no ofenderla y recurrió al uso del espolón para hundir a su enemigo. A la tercera tentativa logró alcanzarla por el centro hundiéndose la "Esmeralda" a los pocos minutos con gran pérdida de vidas, incluyendo a su comandante Arturo Prat que murió sobre la cubierta del "Huáscar" después de haber saltado o caído sobre ella cuando la proa del "Huáscar" estaba incrustado en la de su buque.

Pérdida de la "Independencia": Este encuentro que se inició tan propiciamente para nuestras armas tuvo un fin trágico. La "Independencia" seguía de cerca a la "Covadonga" que huía y cuando estuvo a punto de alcanzarla chocó contra una roca sumergida que no figuraba en la carta de la bahía y naufragó volteándose sobre un costado. El hundimiento de esta fragata blindada que con sus nuevas calderas daba 15 nudos de andar, fue una pérdida irreparable para el Perú y se puede decir que aquí se decidió la guerra a favor de Chile. Por otro lado, contrasta la humanitaria actitud de Grau de recoger a los náufragos de la "Esmeralda" con el criminal proceder del comandante Condell de la "Covadonga" que volvió con su buques para ultimar a los sobrevivientes de la "Independencia" que estaban en el agua o sobre el casco volteado de la nave.

Operaciones ofensivas de Grau: A pesar de la pérdida de la "Independencia" que dejó a nuestra escuadra reducida a un solo blindado, muy inferior a los chilenos, y no obstante a esta acentuada inferioridad naval en que quedamos, el mando peruano seguía con la iniciativa. El Almirante Grau siguió durante seis meses sus incansables correrías por las costas chilenas, burlando la superioridad naval

del enemigo hasta desesperarlo pero a la vez lograr su admiración. Estas operaciones de nuestro Almirante Grau son muy numerosas para describirlas en esta reseña de nuestra historia naval pero basta decir que gracias a ellas demoró durante esos seis meses los planes del ejército chileno de tomar la ofensiva sobre nuestra costa de Tarapacá por el temor de mover sus tropas y material bélico por mar mientras Grau y el "Huáscar" anduviesen por sus aguas. La continua actividad ofensiva y de iniciativa del mando peruano estaba en contraste con la inactiva táctica chilena de mantener un bloqueo de meses con la mayor parte de su escuadra contra el cercano puerto de Iquique y con la sola excepción de algunas tímidas excursiones a la costa peruana en que nunca logró ningún objetivo de importancia.

Captura del "Rímac": Entre las numerosas hazañas de Grau cabe relatar una que tuvo grandes repercusiones en Chile y que causó la dimisión del gobinete y renuncias de altos jefes de sus fuerzas armadas. En una de sus incursiones por la costa chilena el "Huáscar" y la "Unión" capturaron al trasporte militar chileno "Rímac" cargado de material de guerra y con 240 hombres pertenecientes al Regimiento de Caballería Carabineros de Yungay. El 22 de Julio de 1879 habiendo entrado Grau a Caldera obtuvo la noticia de la próxima llegada a Antofagasta del transporte "Rímac" y junto con la "Unión" le preparó una celada para capturarlo antes de que entrara a ese puerto. Grau ordenó a la "Unión" colocarse a unas 20 millas al sur de Antofagasta para luego al día siguiente aproximarse hacia ese puerto por el sur mientras él lo hacía por el norte. En la mañana del día 23 la "Unión", que estaba a órdenes del Capt. de Navío Aurelio García y García como comandante de la Segunda División y al mando del buque estaba el comandante N. del Portal, avistaron un humo al noroeste de un buque que se aproximaba al puerto. La "Unión" apresuró su marcha para reconocerlo pero el buque era enemigo resultando ser el trasporte "Rímac" ya mencionado. Al no detenerse y tratar de huir nuestra corbeta inicia la caza y a las ocho de la mañana, habiendo reducido la distancia a 1,600 metros, le abre fuego con el pequeño cañón de 9 lbs. que llevaba sobre cubierta que había sido adquirido con el peculio de sus oficiales en Londres. Como la "Unión" no tenía cañones cazadores era necesario acudir a este expediente con el fin de no perder distancia virando para exponer sus bandas al enemigo para disparar. La "Unión" le hizo 54 disparos acertando cuatro (versiones chilenas dicen diez) causándole algunos daños y cuatro heridos y un muerto. La persecución había durado cuatro horas cuando apareció el "Huáscar" por el norte cortándole el paso hacia el puerto de su destino. La "Unión" ya estaba a 600 metros de distancia y lista para abrir fuego con sus cañones de batería cuando el "Rímac" viéndose perdido se rinde. Esta valiosa presa fue capturada y llevada a Arica para luego ponerla al servicio de nuestra armada.

Otras Operaciones: No cesaban en ningún momento los recorridos de nuestros buques en busca del enemigo. El 31 de Julio salía de Arica la "Unión" para Punta Arenas para capturar un cargamento de material de guerra que le llegaba al ejército chileno. No tuvo éxito por haber pasado el buque que lo llevaba dos días antes. En Agosto

el "Huáscar" trata audazmente de colocarle torpedos al "Cochrane" pero no lo encuentra. El monitor "Manco Capac" se traslada a Arica para reforzar sus defensas como batería flotante. Continúan nuestros trasportes trayendo material de guerra desde Panamá incluyendo a una torpedera Herreschoff que se llamó "Alianza" en nuestra armada. Se continúa reforzando la plaza de Arica con artillería y tropa. Todo este movimiento se hacía a pesar de la superioridad naval chilena que nada hizo para evitarlo.

Combate de Angamos: Como tenía que suceder, ante tanta audacia en aguas enemigas, llegó el día en que el Almirante Grau y el "Huáscar" sucumbieron ante la superioridad naval de Chile. A principios de Octubre de 1879, en una de sus recorridas por la costa chilena, el "Huáscar" y la "Unión" fueron vistos por el puerto de Coquimbo y este dato fue avisado por telégrafo a la escuadra chilena que estaba en Mejillones. Presumiendo que las dos naves peruanas se dirigían al norte hacia Antofagasta se les preparó una emboscada frente a este puerto, dividiéndose la escuadra chilena en dos divisiones formada cada una sobre la base de un blindado. La división formada sobre el "Blanco Encalada" con la "Covadonga" y "Matías Cousiño", al mando del Comandante en Jefe, Galvarino Riveros, navegaría pegada a la costa hacia la entrada norte de la bahía de Antofagasta. La segunda división con el "Cochrane", "O'Higgins" y "Loa", al mando del comandante Juan José Latorre, lo haría más al norte y algunas millas mar afuera. Los cálculos chilenos fueron exactos gracias a los avisos recibidos sobre los movimientos de nuestros dos buques. Tal como se había esperado Grau entró a la bahía de Antofagasta en la noche del 7 de Octubre para reconocer el puerto y no encontrando buques enemigos volvía a salir a eso de las 3:30 a.m. del día siguiente para reunirse con la "Unión" que lo esperaba sobre sus máquinas en la entrada de la bahía.

Ocho de Octubre de 1879: Después de reunirse los dos buques, Grau enrumba hacia el norte pero a los pocos minutos se ven humos pegados a la costa por Punta Tetas y se aproxima para reconocerlos. Al ver que se trataba de los buques de la Primera División Chilena, Grau viró hacia el suroeste para luego volver al norte siguiéndole la división enemiga de Riveros pero con su andar reducido para permitirle su retirada hacia el norte por donde venía la segunda división de Latorre. El Almirante Grau que operaba en aguas enemigas no podía disfrutar de las ventajas de informes sobre el movimiento y composición de la escuadra enemiga así que ignoraba por completo la disposición que habían adoptado sus contrarios y por consiguiente la existencia de la división de Latorre que se le venía encima desde el norte. Más aún, Grau tenía informes falsos propalados exprofesamente por los chilenos sobre un posible movimiento de trasportes por esas aguas así que cuando se avistaron humos por el noroeste a las 7:15 a.m. se les creyó eran de estos buques.

Muy pronto el Almirante Grau se dio cuenta de que tenía al frente a los buques de Latorre y que estaba rodeado por dos divisiones chilenas, cualquiera de ellas muy superior a la de su mando, y que no podía

eludir tan desigual combate. Habían nuestros buques apenas navegado unas 30 millas y se encontraban frente a Punta Angamos cuando Grau, sin vacilar ni un sólo instante, se enfrenta al enemigo y entabla combate en condiciones que no podían ser más desventajosas. Aparte de su mayor número, los blindados chilenos acababan de ser reparados y recorridos sus fondos teniendo mayor velocidad que el "Huáscar" que había estado operando casi sin cesar seis meses en el mar. Entre estos dos buques los chilenos disponían de doce grandes cañones de 250 lbs. de retrocarga con proyectiles perforantes Palliser mientras que el "Huáscar" sólo tenía dos cañones de 300 lbs. pero anticuados y de avancarga, sin disponer de proyectiles perforantes para penetrar el blindaje de 9" de los blindados chilenos.

En esta desigual lucha el "Huáscar" fue alcanzado repetidas veces, muriendo nuestro Almirante Grau volado en pedazos en su torre de mando. Sin embargo, al contrario de lo que se lee en la historia, que cuando muere el Jefe cunde el pánico, la desmoralización y el desconcierto, para el orgullo de todos los peruanos esto no sucedió en el "Huáscar". Sucedió todo lo contrario pues parace que el espíritu de nuestro Almirante imbuía a toda la nave y que cada oficial que asumía el mando lo seguía en sus pasos para acometer contra el enemigo con mayor ahinco hasta perecer en su puesto. Allí murieron también Elías Aguirre, Diego Ferré, José M. Rodríguez, Enrique Palacios y no hubo ninguno que vacilara en cumplir con el ejemplo de su almirante y jefe pues cuando ya no había más bocas de fuego con que herir al enemigo, se ordenó el hundimiento de la nave, lo que sin embargo, fue evitado por haberlo abordado los chilenos.

El "Huáscar" luchó y resistió tenaz y heróicamente a toda la escuadra enemiga como bien lo reconocen los chilenos. Los estragos causados por los proyectiles enemigos fueron de fatales consecuencias pues destrozaron la torre de mando con el Jefe de la División, perforaron la torre con sus dos únicos cañones de grueso calibre y la inutilizaron y destrozaron las maniobras del timón dejándolo sin gobierno. El hecho de sólo tener una hélice contra dos de los blindados chilenos impedía maniobrar para acometerlos con el espolón, pues las veces que lo intentó el "Huáscar" no logró su propósito por la mayor maniobrabilidad del enemigo. Los siete proyectiles del "Huáscar" que dieron sobre el "Cochrane" rebotaban de su blindaje o causaron daños insignificantes. Así terminó este combate que tanta gloria le dio al Perú pero no debemos olvidar la actuación que le cupo a nuestra corbeta "Unión".

La Corbeta "Unión": Para comprender la actuación de esta corbeta hay que tener presente que ésta era un pequeño y débil barco de madera, con cañones de avancarga de reducido calibre, construído para la guerra de corso pero no para combatir contra buques de guerra de la categoría de los blindados chilenos. Su actuación en Angamos merece toda alabanza pues está de acuerdo con la mejor táctica y tradición naval. Estando a las órdenes del Comandante Aurelio Gar-

cía y García, como Jefe de la Segunda División, maniobró hábilmente frente a la escuadra enemiga, evadió sus fuegos y atrajo hacia sí la persecución de la "O'Higgins" y "Loa", dos enemigos menos para el "Huáscar". Más no se podía esperar de tan frágil nave pero lo que es más importante el haber salido indemne de Angamos, nos permitió seguir contando con siquiera un buque de guerra de alta mar. Si la "Unión" hubiera entablado combate junto con el "Huáscar" indudablemente que hubiera corrido igual fin y hubiera sido de gran satisfacción y alivio al mando chileno el haber acabado de un sólo golpe con todo nuestro poderío naval.

Pérdida de la "Pilcomayo": Apenas había pasado un mes después del Combate de Angamos cuando nuestra armada sufría la pérdida de otra de las pocas naves que le quedaban. El 17 de Noviembre de 1879 salían del puerto de Arica con rumbo al norte la "Unión", "Pilcomayo" y el trasporte "Chalaco" con distintas misiones. La "Unión" había salido primero con destino al Callao y siendo más veloz ya no estaba a la vista cuando los otros dos emprendieron viaje a Mollendo. Al día siguiente la "Unión" avistó un humo pegado a la costa reconociéndolo como el blindado chileno "Cochrane" en viaje al sur. Con el fin de advertir la presencia de tan formidable adversario a las dos pequeñas naves que venían hacia el norte, la "Unión" volvió al sur encontrándose primero con la "Pilcomayo" y luego con el "Chalaco". Al ser advertidos del peligro las dos naves cambiaron su rumbo al sur y mientras tanto la "Unión" se aproximaba al "Cochrane" para provocarle la persecución y disparándole algunos tiros inofensivos para el blindado. El jefe chileno tomando al "Chalaco" por el veloz "Oroya" y sabiendo la velocidad de la "Unión", hizo caso omiso de estas dos naves y se dedicó exclusivamente a perseguir a la lenta "Pilcomayo". A las pocas horas el "Cochrane" estaba a distancia de tiro de su presa quien después de hacerle algunos disparos que no le podían hacer efecto, fue incendiado para que no cayera en manos enemigas pero fue abordada por marinería del blindado y salvaron al buque que luego actuó en la armada chilena.

Ocupación de Tarapacá: Con la pérdida del "Huáscar" para el Perú la vía marítima le quedaba libre a Chile para movilizar sus ejércitos sobre nuestro codiciado territorio de Tarapacá. Y no perdieron tiempo para hacerlo pues el 2 de Noviembre tomaron Pisagua y el 23 Iquique, lo que demuestra el temor del mando chileno de mover sus ejércitos mientras existiese el Almirante Grau y el "Huáscar". Luego tuvieron lugar las batallas de Dolores o San Francisco y la de Tarapacá pero por ser terrestres escapa el alcance de este trabajo.

Plaza de Arica: Después de Angamos y de la ocupación del Departamento de Tarapacá la actividad naval y militar de nuestros enemigos se concentró sobre el puerto de Arica. Tacna, con su puerto de Arica, era el cuartel general de nuestro ejército del sur y el gobierno, desde que estalló la guerra, se dedicaba dentro de los medios a su alcance a reforzar sus defensas tanto con hombres como artillería y material de guerra. Arica había sido fortificada con baterías de artillería tanto en el Morro como en la playa norte y además en la rada

estaba el viejo monitor "Manco Capac" que había sido trasladado desde el Callao. La escuadra chilena se dedicó nuevamente a su favorita táctica del bloqueo para evitar que el puerto fuese utilizado para reforzar su guarnición y defensas. Su actuación ante Arica no les fue sin contratiempos pues debido a la enérgica actividad de sus defensores cada vez que los buques chilenos se ponían a distancia de tiro salían averiados y con muertos y heridos.

Acontecimientos Políticos: Los desastres en el sur, tanto en el mar como en tierra, influenciaron en el ánimo del Presidente de la República y Director de la Guerra, General Mariano Ignacio Prado, para volver a Lima, abandonado Arica el 25 de Noviembre y dejando el mando de nuestro ejército al Contralmirante Lizardo Montero. Su estadía no duró mucho en la capital pues el 18 de Diciembre se embarcó para Europa diciendo que asuntos muy importantes y urgentes demandaban su presencia en el extranjero. Esta situación fue aprovechada por Nicolas de Piérola quien con el apoyo popular y de parte del ejército ocupó la presidencia el 23 de Diciembre.

Combate en el Puerto de Arica: El "Huáscar", ya reparado y puesto en servicio de la Armada Chilena, relevaba al "Cochrane", el 25 de Febrero de 1880 en el bloqueo de Arica, quedando junto con la "Magallanes" para mantenerlo. A los dos días de su llegada el "Huáscar" que estaba al mando del Comandante Thompson se puso a distancia de tiro con el probable propósito de probar las defensas de tierra. Se inició un vivo fuego entre las baterías de tierra y los dos buques bloqueadores que duró una hora, habiendo el "Huáscar" recibido un tiro que le aflojó una plancha de su blindaje y luego se retiró. Luego a las once de la mañana volvió el "Huáscar" para acercarse y tratar de bombardear un tren que llegaba de Tacna pero de nuevo las baterías abrieron fuego sobre él acertándole otro tiro que le causó 7 muertos y 9 heridos para retirarse nuevamente fuera del alcance de las baterías. Mientras tanto, el "Manco Capac", al mando del Comandante Sánchez Lagomarsino, había estado levantando vapor en sus viejas calderas y salía resuelto a acometer al enemigo. Thompson al verle salir de su fondeadero aceptó el reto y se vino sobre él. Los dos monitores se acercaron hasta rozarse y al separarse y aún estando a corta distancia el "Manco" le dispara uno de sus cañones de 500 lbs. que le echó abajo el mástil de mesana, le provocó otros daños y mató instantáneamente al Comandante Thompson decapitándolo. La "Magallanes" que acompañaba al "Huáscar" fue asimismo alcanzado por tres disparos de las baterías de tierra y obligada a retirarse. En represalia por estos reveses el Comandante en Jefe Riveros trajo el grueso de su escuadra de Pacocha y con el "Blanco Encalada" y "Cochrane" bombardeaba tres veces al día la plaza, desde el 29 de Febrero hasta el 4 de Marzo, tratando de destruir al "Manco Capac" y las baterías de tierra pero como no se acercaba lo suficiente por el respeto que ahora tenían de esas defensas, no logró sus propósitos.

Traslado del Ejército Chileno: Terminada la campaña de Tarapacá el Gobierno Chileno escogió como próximo campo de operaciones

para su ejército el de Tacna-Arica. Para este fin y previos los reconocimientos del caso, se escogió a Ilo como el lugar donde iba a desembarcar sus fuerzas. Entre el 18 y 24 de Febrero se embarcó el primer escalón de este ejército en Pisagua utilizando 19 trasportes debidamente protegidos por sus buques de guerra. El 25 empezaron a desembarcar sus tropas que, con los demás escalones y refuerzos que enviaron durante el siguiente mes, llegaron a formar un poderoso ejército de casi 18,000 hombres, primero bajo el mando del General Escala y luego del General Baquedano que mandó sus ejércitos hasta la campaña de Lima. El Perú que ya prácticamente no tenía escuadra nada pudo hacer para interceptar estas fuerzas.

Expedición Barboza: Hablan de por sí las siguientes trascripciones de las órdenes emitidas a sus fuerzas armadas que motivaron el envío de esta expedición: "hacer sentir a los peruanos la crueldad y dureza de la guerra en su mayor amplitud", "que se pasara por las armas, sin formación de causa, a los civiles que se mostraran rebeldes" y por último "debía hacer al enemigo todos los daños posibles". Para cumplir con estas instrucciones se embarcaron 2,300 hombres del ejército chileno en los buques "Blanco Encalada", "O'Higgins", "Amazonas" y "Lamar" y entre los días 9 y 12 de Marzo arrasaron y saquearon las poblaciones indefensas de Islay, Mollendo, Ensenada y Mejía, logrando con estos actos de barbarie nada más que el desprestigio de sus fuerzas armadas.

Ruptura del Bloqueo de Arica: El episodio más notable de las actividades navales frente a Arica fue sin duda la ruptura del bloqueo de ese puerto por nuestra corbeta "Unión" el 17 de Marzo de 1880. En los primeros días de Marzo se ordenó que la "Unión" se preparara para un importante viaje a Arica. Debía llevar algunos abastecimientos militares y en sus pescantes la pequeña lanchita torpedera "Alianza" ya mencionada. Aparte de esta poca carga que se pudo descargar en pocas horas, parece que había otras razones para enviar este buque cuando se hizo. Llevaba en la cámara del comandante Manuel Villavisencio órdenes y despachos especiales para el ejército del sur y además su presencia en el asediado puerto sería una forma de demostrar a todos que aún disponíamos de medios y voluntad para la lucha. De todos modos, cualquiera que fuese el verdadero motivo del viaje de la corbeta, el resultado fue todo un éxito.

El día 12 de Marzo cuando aún los soldados de Barboza estaban realizando sus proezas por nuestros puertos del sur, salía nuestra corbeta del Callao con destino a Quilca pues en este trayecto debía servir de escolta al trasporte "Talismán" que llevaba tropa y armamento para el segundo ejército del sur en formación en Arequipa. Cumplida esta misión en la noche del 15 siguió su viaje al sur sin luces para no ser vista por los buques de la expedición de Barboza, medida muy acertada pues un buque enemigo lo siguió hasta cerca del amanecer pero gracias a su mayor andar pudo alejarse de él. La gran pericia de buen marino lo demostró el Comandante Villavisencio al hacer una perfecta recalada en la caleta de Licera al sur

del morro a las 4:00 a.m. del día 17 para luego entrar en la bahía de Arica después de burlar a los buques enemigos que bloqueaban el puerto. Gran júbilo causó en la población al aclarar el día y ver a nuestra corbeta en la rada.

Como era de esperarse la furia del enemigo no esperó en sentirse. El "Huáscar" y el "Matías Causiño" vigilaban el puerto esa noche al ver a la "Unión" dentro de la bahía se despachó al "Matías" a Ilo para informar al comandante en jefe Riveros lo que había sucedido. Mientras tanto el "Huáscar" se disponía a romper sus fuegos sobre su antiguo compañero y se entabló un vivo cambio de tiros. Sin embargo, las baterías del morro y de la playa norte respondían así como las del "Manco Capac" lo que evitó que el "Huáscar" se acercara y sus tiros no acertaron. Al promediar la mañana llegaron del sur el "Cochrane" y "Amazonas" que ignorantes de lo que había sucedido venían a relevar a los otros dos. El comandante del "Cochrane" como superior asumió el mando y se reinició el combate con mayor ahinco pero cuatro proyectiles que dieron en su barco calmaron el ardor de Latorre y se retiró con los demás buques a unas cinco millas del puerto para conferenciar y acordar las disposiciones que debían tomar para la noche.

La "Unión" mientras tanto seguía descargando su carga por una banda y tomando carbón por la otra. No había salido ilesa de tan tremendo volumen de fuego que le había estado dirigiendo el enemigo durante tantas horas. Pero sus averías no fueron graves, habiendo recibido dos impactos directos y cinco que reventaron en el aire cayendo sus fragmentos a bordo. Hubo que lamentar un cañón desmontado, un gran boquete en la cubierta, el puente de mando destrozado y la caja de humo y un tubo de vapor rotos. Entre el personal hubo un muerto y siete heridos.

Al haber terminado con su misión y viendo que los buques chilenos se apartaban del puerto creyendo seguramente que por el escape de vapor por la "Unión" estaba inmovilizada, el Comandante Villavisencio ordenó desengrilletar la cadena de su ancla y sale del puerto bordeando la isla del Alacrán por el sur para luego enrumbar hacia el norte burlando por segunda vez ese día a la escuadra bloqueadora. La "Unión" llegó al Callao sin novedad el día 20 de Marzo después de haber cumplido una de las hazañas más notables en los anales de nuestra Marina de Guerra.

La Torpedera "Alianza": Después de vencer innumerables contratiempos y deficiencias en su maquinaria, equipo y combustible, la pequeña lancha torpedera "Alianza" que trajo la "Unión" en sus pescantes, tomó parte activa en las operaciones de defensa del puerto. Salía todas las noches en que se lo permitía su máquina en acecho de los buques enemigos que ya conociendo su existencia se alejaban a mayor distancia. Una noche la "Alianza" llegó hasta colocarse a diez metros del "Cochrane" sin ser vista y estaba a punto de colocarle el torpedo cuando se le rompió el botalón de proa y el ataque fracasó.

Batalla del Alto de la Alianza: El 26 de Mayo de 1880 sufre el ejército aliado Perú-Boliviano, el desastre del Alto de la Alianza y se desbanda, quedando el Coronel Francisco Bolognesi aislado en Arica con una guarnición de 1,700 hombres.

Caída de Arica: Vencedores los chilenos en Tacna no perdieron tiempo en consolidar su posición en esta parte sur de nuestro territorio, faltándoles únicamente tomar la plaza de Arica para eliminar las últimas fuerzas peruanas y tener un excelente puerto para sus futuras operaciones.

El 7 de Junio de 1880 con fuerzas abrumadoras atacan los chilenos el morro de Arica, se inmola Bolognesi dejándonos una gloriosa herencia de tradición y ejemplo, y ocupan la ciudad y puerto.

Fin del "Manco Capac y "Alianza": Mientras estos hechos ocurrían en tierra nuestra actividad naval en el puerto tenía que llegar a su fin pues nuestras dos únicas unidades de guerra el viejo "Manco Capac" y la pequeña lanchita "Alianza" quedaban cortadas de su base y quedaban entre dos fuegos, los de la escuadra enemiga y los de su ejército.

Al ver el Comandante Sánchez Lagomarsino del "Manco Capac" que la plaza era tomada por el ejército chileno trató pero en vano acercarse a los buques chilenos como un último esfuerzo. Al ver fracasar su intento no le quedaba otro recurso sino evitar que el buque cayese en manos de sus enemigos así que abrió las válvulas hundiéndose esta vieja unidad que tan buenos servicios llegó a prestar a la patria.

Al mismo tiempo que se sacrificaba al monitor la lanchita "Alianza" al mando del Tnte. 2do. Fernández Dávila escapa de la bahía y se dirige al norte perseguida por el gigantesco "Cochrane" y el "Loa", que les disparaban con toda su artillería. Al poco rato el "Cochrane" desiste pero sigue el "Loa" la persecución hasta que la "Ailanza' pierde velocidad debido a un percance en su máquina y como se acercaba el buque chileno, la lanchita fue varada por Cabo Picata cerca de la caleta de Ita. Una vez en playa la lanchita es volada con uno de sus torpedos impidiendo así que cayera en manos enemigas. El teniente Fernández Dávila y el resto de la tripulación fueron tomados prisioneros por tropa chilena que ocupaba la región, terminando en esta forma nuestra actividad naval en el sur.

Bloqueo del Callao: A partir del 10 de Abril de 1880 establecieron los chilenos su bloqueo de nuestro primer puerto del Callao. Esa madrugada dos lanchas torpederas, la "Janequeo" y la "Guacolda", penetraron sigilosamente al puerto con la intención de sorprender a las dos únicas unidades de guerra que nos quedaban que eran la "Unión" y el monitor "Atahualpa". El intento fracasó pues primero por error tratan de atacar a dos buques de guerra extranjeros y por último el intento de la "Janequeo" contra la "Unión" falló por disparar su torpedo a destiempo. Al aclarecer el día entraba la es-

cuadra de Galvarino Riveros que consistía del "Blanco Encalada", "Huáscar", "Pilcomayo", "Loa", "Angamos", "O'Higgins" y "Matías Causiño" y las dos torpederas ya mencionadas.

Durante los diez meses que duró el bloqueo hubo varios bombardeos de las instalaciones portuarias y de la población sin mayores consecuencias. Las defensas del Callao se habían descuidado desde el épico combate del Dos de Mayo de 1866 y ahora algunos de esos viejos cañones se volvieron a montar en el área del puerto y de La Punta y que sirvieron más para mantener alejados a los buques enemigos que dañarlos. La "Unión" desde su fondeadero y el "Atahualpa" con su poco andar ayudaban en defender la población cuando los buques chilenos se acercaban para efectuar sus esporándicos bombardeos.

Acciones Nocturnas Como nuestras dos únicas unidades de porte nada podían hacer para ofender al enemigo se habilitó a dos lanchitas para operaciones nocturnas, una la "Urcos" y la otra la "Independencia". El 23 de Abril la primera de las nombradas, al mando del Alférez Domingo Valle Riestra, regresando de una ronda nocturna, se encontró con las dos torpederas chilenas que regresaban de otro intento fallido de hundir a la "Unión". Se entabló combate entre las tres lanchas habiendo salido herido casi todos los tripulantes de la "Urcos" pero ésta a su vez puso en fuga a las lanchas chilenas con bien acertados disparos de su cañoncito y ametralladora.

El 24 de Mayo hubo otro encuentro nocturno esta vez entre la "Independencia" al mando del Tnte. 2do. José Gálvez y las dos chilenas ya nombradas. Al ver que se le acercaba una lancha enemiga Gálvez hace fuego con el cañón que por ser todo viejo e improvisado saltó de su base y se inutilizó. La lancha chilena se retiró pero al poco rato volvía con otra e hizo funcionar su ametralladora, la única arma que le quedaba, pero ésta también se inutiliza quedando la lancha sin más armas ofensivas. Viendo que las lanchas enemigas se le acercaban con el posible propósito de abordarlo, Gálvez toma un barril de 100 lbs. de pólvora y con la ayuda del Guardiamarina San Martín, lo lanza sobre la cubierta de la "Janequeo" y lo dispara con un tiro de su revólver hundiéndose las dos lanchas con la explosión. Gálvez fue salvado por los chilenos pero no así sus compañeros San Martín y Ugarte que perecieron.

Otras Operaciones Navales: Al no tener ya la Armada Peruana medios efectivos con qué atacar al enemigo se apeló a la astucia para ofenderlo.

El día 3 de Julio de 1880 estando de buque de guardia el "Loa" en el Callao avistó en la playa norte a un bote huachano cargado de víveres. Se hizo traer al costado el bote y se procedió a descargarlo pero al levantar el último bulto hizo explosionar un torpedo oculto que hizo hundir al buque en pocos minutos. El "Loa" llevaba en sus bodegas dos grandes y nuevos cañones destinados al "Blanco Encalada" y gran cantidad de municiones y víveres para su escuadra.

El 13 de Setiembre por un procedimiento similar fue hundido en Chancay la "Covadonga". Parece que el espíritu de tomar lo ajeno imperaba más en la mente de los chilenos que el sentido común. Después de bombardear el indefenso puerto la "Covadonga" se acercó para destruir lo que había a flote pero al ver una nueva y fina chalupa se la llevaron al buque, a pesar de tener órdenes de no hacerlo por lo que recientemente le había sucedido a la "Loa". Luego de examinarla bien la empiezan a izar pero al templar los cables hizo explosión una carga oculta y se fue a pique la "Covadonga" pereciendo 161 de sus tripulantes.

En represalia por este hundimiento el jefe de la escuadra Chilena entregó un ultimátum pidiendo la entrega de la "Unión" y "Rímac" o en su defecto bombardearía las poblaciones de Chancay, Chorrillos y Ancón. Se le contestó que sabiendo dónde estaban podían entrar a tomarlas si podía. El bombardeo fue ejecutado, el 22 de Setiembre.

Expedición Lynch: No contentos con los triunfos y ventajas que habían logrado sus armas, a fines de Agosto de 1880 emprendieron otra vergonzosa expedición de destrucción y saqueo contra poblaciones y particulares indefensos. El Capitán de Navío Patricio Lynch fue el que sugirió esta expedición que debía llevar la desolación y la muerte a las poblaciones del norte del Perú que aún no habían sentido sus efectos. El 4 de Setiembre se embarcaron alrededor de 3,000 hombres en el "Itata", "Copiapó" y "Chacabuco" y recorrieron el litoral norte haciendo destrozos en Chimbote, Supe, Paita, islas de Lobos, Eten, Chiclayo y Trujillo, terminando su recorrido el 10 de Noviembre cuando volvió el convoy vandálico a Arica.

Ofensiva sobre Lima: Terminada la campaña en el sur el ejército chileno prepara el traslado de sus tropas sobre la región de Lima. Para este fin prepara un ejército de 30,000 hombres y disponiendo del dominio absoluto del mar lo traslada por la vía marítima sin oposición alguna. El primer escalón que comprendía 10,000 hombres fue embarcado en Arica el 15 de Noviembre y salió de este puerto en 14 transportes escoltados por el "Chacabuco" y "O'Higgins" y desembarcó en Pisco el día 20. El día 27 se embarcó otro contingente que llegó a Pisco el 2 de Diciembre en ocho buques. Con esta tropa se adueñaron del valle de Ica y viendo que no había oposición alguna se decidió que el grueso del ejército desembarcara más cerca de Lima y se escogió la caleta de Curayacu en Chilca. El 15 de Diciembre salía de Arica este ejército en 21 transportes escoltado por el "Blanco Encalada", "Cochrane", "Angamos" y "O'Higgins" que desembarcó en su destino el día 22.

Luego tuvieron las batallas de San Juan, 13 de Enero de 1881, y la de Miraflores dos días después, que abrieron las puertas al ejército invasor chileno que ocupó Lima el día 17.

Fin de la Armada Peruana: Ocupada la capital por el enemigo y no habiendo ya posibilidad de ofrecer resistencia en el mar se or-

denó la destrucción de todas las obras de defensa del Callao y el hundimiento de todos los buques. La orden fue dada por el secretario de marina Comandante Villar y ejecutada por el gobernador militar del Callao Comandante Astete. Se hundieron la "Unión", "Atahualpa" y los transportes "Limeña", "Chalaco", "Talismán", "Oroya", "Rímac" y la cañonera "Arno". Solamente algunas lanchas se escaparon a puertos del norte sin ser alcanzadas por los buques chilenos.

Así terminó la fase naval de esta guerra que continuó en tierra hasta 1883 pero para la Armada del Perú había terminado ese fatídico 17 de Enero de 1881, quedando el Perú sin una sola nave en que flameara su pabellón.

Lecciones de la Guerra: Esta guerra nos probó que el Perú es un país esencialmente marítimo y que nuestra primera línea de defensa está en el mar. Mientras tuvimos al Almirante Grau al mando de nuestra pequeña escuadra, inferior a la del enemigo, Chile no se atrevió ni pudo llevar adelante su guerra de conquista y tuvo que postergar toda su campaña terrestre hasta primero destruir el poder naval del Perú. Asimismo, esta contienda demostró al mundo el alto grado de eficiencia profesional y altos valores morales de los oficiales de la Marina de Guerra del Perú que, luchando siempre contra una superioridad material del enemigo pudieron desconcertarlo en todo momento.

Período de recuperación: Después de esta larga y cruel guerra en que el enemigo implacable cercenó para siempre nuestro rico Departamento de Tarapacá y a Bolivia le tomó todo su litoral sobre el Pacífico, se aseguró además en destruir todas las fuentes de riquezas quedando el Perú inerme y postrado. Lenta fue su recuperación y la armada fue asimismo adquiriendo poco a poco nueva vida. Se adquirieron algunos pequeños buques de transporte sin valor militar alguno pero que servían de entrenamiento al personal. El primero que se adquirió fue en 1884 y se llamó "Vilcanota" donde nuevamente flameó nuestro pabellón de guerra.

Aún durante la guerra, en 1881, se hizo una colecta pública con el fin de mandar construir dos buques de guerra. Estos se construyeron en Alemania con los nombres de "Sócrates" y "Diógenes" para confundir a los agentes chilenos. Sin embargo, el dinero no fue suficiente sino para pagar el "Diógenes" que se le rebautizó con el de "Lima", llegando al Callao después de la guerra en 1889. El otro se tuvo que vender a la Marina de los EE. UU. para completar el pago del primero.

Reorganización de la Escuela Naval: En 1885 se adquiere de la P.S.N.C. un vapor a ruedas que se le pone el nombre de "Perú" y en 1888 se le extrae la maquinaria convirtiéndolo en pontón donde se estableció la primera escuela naval después de la contienda. En 1894 pasa la escuela naval a tierra estableciéndose en los edificios que hasta hace poco ocupaba la Escuela de Artes y Oficios. Aquí

funcionó hasta 1900 cuando vuelve a pasar al pontón "Perú" y en 1907 pasa al nueva transporte "Iquitos". En 1908 a 1914 se establece en Bellavista para pasar ese año a su nuevo local en La Punta.

Cañoneras Fluviales: El Perú, país eminentemente amazónico, siempre tuvo gran interés en el desarrollo de esa vasta región del país. Nuestra Marina de Guerra ha tomado la parte más prominente en la exploración, civilización, desarrollo y defensa de esa rica zona de nuestro territorio. Con pequeñas lanchas a remo o vapor nuestros oficiales de marina han abierto a la economía del país enormes extensiones, sacrificando su salud y su vida para el bien de la patria.

Para no descuidar esta región de nuestro país, codiciado por algunos de nuestros vecinos, en 1904 se construyen en Inglaterra dos modernas y grandes cañoneras fluviales. Se les llamó la "América" y "Loreto" y eran de 240 toneladas. La segunda nunca llegó al país por haber naufragado en el Atlántico en viaje para ser entregada. Estaba tripulada por tripulación extranjera que debía entregarla en Belem de Pará. La "América" ha prestado muy importantes servicios al país en defensa de su soberanía y aún continúa en servicio.

Primeros Cruceros: Solamente a principios de este siglo, en 1906, fue que nuestra armada pudo tener las primeras modernas naves de guerra desde la construcción del "Huáscar" en 1864-65. Estos cruceros se mandaron construir por la casa Vickers en sus astilleros de Barrow-in-Furnace, Inglaterra. Se pagaron parte con un empréstito y parte con una colecta popular. Eran del tipo cruceros-exploradores y de 3,200 toneladas armados de dos cañones de 6", ocho de 3" y otros menores y dos tubos lanzatorpedos sumergidos. Se les puso los nombres de nuestros héroes "Grau" y "Bolognesi" y sirvieron en nuestra escuadra más de 50 años.

Conflicto con el Ecuador - 1910: Por las pretensiones ecuatorianas sobre nuestro territorio amazónico hubo un conflicto con ese país en que nuestras cañoneras fluviales ayudaron al ejército a mantener la soberanía del país. También en el Pacífico nuestra escuadra fue preparada para cualquier eventualidad yendo a los puertos del norte llevando tropa y lista para actuar en el Guayas pero el entredicho se arregló antes de que tuvieran que actuar.

Conflicto con Colombia - 1910: Ese mismo año hubo un conflicto con Colombia también sobre territorios amazónicos donde tropas colombianas habían ocupado territorio peruano. Nuestra entonces nueva cañonera "América", al mando del Tte. 1ro. Manuel Clavero, tuvo una actuación decisiva en el combate conocido por el nombre de La Pedrera y que tuvo lugar en los días 11 y 12 de Julio de 1910. Los colombianos fueron desalojados.

Primeros Submarinos: En 1911 se mandó construir en Francia dos submarinos de 300 toneladas el "Ferré" y "Palacios", los primeros submarinos adquiridos por un país Latinoamericano. Con estas

unidades se estableció el servicio submarino en nuestra Armada que se ha convertido en uno de los más eficientes en América del Sur.

Primer Torpedero: En 1914 se adquiere en Francia el primer torpedero moderno de 450 toneladas llamado "Rodríguez". Fue la primera nave de guerra extranjera que pasó por el Canal de Panamá. Prestó muy útiles servicios y en 1933 cuando tuvimos el conflicto con Colombia fue trasladada a Iquitos donde finalmente años después fue puesto fuera de servicio.

Primera Guerra Mundial 1914-1918: El Perú rompió relaciones con Alemania y la armada se incautó de varios buques mercantes de esa nacionalidad en aguas peruanas. Entre estos buques estaba el "Rímac", "Apurímac", "Perené" y tres barcas a vela que luego sirvieron a la Cía. Administradora del Guano.

Aviación Naval: En 1920 se establece el servicio de aviación en la Armada. Se instala su base en Ancón con hidroaviones y presta importantes servicios hasta que este cuerpo fue abolido y absorbido por la Fuerza Aérea en 1934.

Nuevos Submarinos: Entre 1926-28 se mandó construir en la Electric Boat Co. de Groton, Connecticut, cuatro submarinos del tipo "R" de 567-755 toneladas, renovando así en nuestra marina esta importante arma que ha continuado hasta hoy sin interrupción formando una de los más eficientes servicios de nuestra armada.

Cañoneras Fluviales: En 1933-34 se mandó construir también a la Electric Boat Co. dos nuevas cañoneras para la fuerza fluvial del Amazonas. Eran de 250 toneladas y llevan los nombres de "Amazonas" y "Loreto".

Conflicto con Colombia - 1933: Nuevamente hubo un conflicto con este país, esta vez sobre la cesión de la población peruana de Leticia sobre el río Amazonas. Hubo algunos encuentros de menor importancia en los alejados ríos de la región en que nuestras cañoneras tomaron parte y por primera vez la aviación militar. La mayor parte de nuestra escuadra de mar fue enviada al Amazonas por el canal de Panamá pero el conflicto se arregló antes de que entrara en combate. La vieja cañonera "Lima" quedó definitivamente en Iquitos hasta pasar fuera de servicio.

Este conflicto hizo ver al gobierno la necesidad de adquirir nuevas naves de superficie que desde la adquisición en 1914 del torpedero "Rodríguez" no se había adquirido ninguna. Colombia consiguió del Portugal dos modernos y poderosos destroyers, el "Antioquía" y "Caldas", mientras que la premura nos hizo adquirir lo que se podían encontrar de inmediato así que conseguimos en Estonia dos viejos destroyers.

Compra de Destroyers: Estos dos destroyers, construídos en Rusia en 1915, eran de 1,150 toneladas bien artilladas con cañones de

4", con nueve tubos lanzatorpedos, bastantes veloces pero su edad les restaba eficiencia. Se llamaron "Guise" y "Villar".

Segunda Guerra Mundial 1939-1945: El Perú se declara en estado de guerra con Alemania y Japón y la Armada se incauta de un mercante alemán incendiado en la bahía del Callao y obliga a otros incendiarse y hundirse. El mercante tomado es hoy día el transporte "Callao" y fue totalmente reconstruído en nuestro Arsenal Naval.

Conflicto con el Ecuador 1941: De nuevo el Ecuador, en plena Guerra Mundial, provoca un conflicto atacando nuestras guarniciones en la frontera. Este conflicto se convirtió en guerra abierta tomando parte activa nuestras tres armas de marina, ejército y aviación. Resultó en una derrota total para el Ecuador, ocupando nuestras tropas la provincia de El Oro y se podría haber ocupado el resto del país si Estados Unidos no interviene para arreglar el conflicto.

Actuación de la Armada: La Armada actuó desde el primer momento controlando el Guayas donde no se aventuraban buques de guerra ecuatorianos. Cerca de la costa y en los esteros del Guayas hubo algunos encuentros sin mayor importancia entre lanchas patrulleras habiéndose en uno de ellos capturado a la lancha ecuatoriana "Hualtaco".

Aparte de estos encuentros entre embarcaciones menores hubo uno que el Ecuador considera como una gran victoria naval y falseando la historia, lo celebran como el día de su marina. Sin embargo, para dejar en claro el buen nombre de la Marina de Guerra del Perú, nos obliga entrar en detalles sobre este suceso que verdaderamente no merece mayor espacio.

El Suceso de Jambalí: El 25 de Julio de 1941 nuestro destroyer "Villar", de 1,150 toneladas, armado con cuatro cañones de 4" y nueve tubos lanzatorpedos, con un andar de cerca de 30 nudos, se hallaba patrullando en golfo de Jambalí. En esos momentos salía de Puerto Bolívar la vieja cañonera ecuatoriana "Abdón Calderón", construída en 1884, de casco de fierro, de 300 toneladas, con un andar de 8 nudos y armada con dos cañoncitos de pequeño calibre. Tan pronto se vieron el "Villar" se acercó para reconocerla, ya que se dudaba que se trataba de un buque de guerra, mientras que el "Abdón Calderón" viraba para volver a puerto a toda máquina. Sólo hubo algunos minutos para un corto intercambio de tiros antes de que el buque ecuatoriano se ocultara tras la espesa vegetación de los esteros tal como lo dice el comandante ecuatoriano en su parte oficial. El "Villar" esperó algún tiempo para ver si salía de nuevo la cañonera ecuatoriana pero como esto no sucedió, abandonó la zona ya que por su porte y mayor calado no podía aventurarse en aguas poco profundas. Es obvio, sin necesidad de entrar en mayores comentarios, que una nave de las características ya descritas del "Abdón Calderón", nunca podía haber derrotado en combate a otra nave de la clase del "Villar", sucediendo esto sólo en la imaginación ecuatoriana.

Adquisición de Fragata: En 1947 se adquiere en el Canadá dos fragatas de 1,445 toneladas que llevan los nombres de "Ferré" y "Palacios". Al año siguiente se adquiere en los Estados Unidos otra de la misma categoría que llevó el nombre de "Gálvez".

Nuevas Cañoneras Fluviales: Siguiendo la sana política de incrementar nuestra flota fluvial el gobierno manda construir en Inglaterra en 1951 dos nuevos cañoneras de 365 toneladas que llevan los nombres de "Marañón" y "Ucayali".

Adquisición de Destroyers Escoltas: En 1951 se obtiene de los Estados Unidos tres destroyers escoltas de 1,240 toneladas que llevan los nombres de "Aguirre", "Castilla" y "Rodríguez".

Nuevos Submarinos: En los años 1952 a 1957 se construyen para nuestra armada en la Electric Boat Division de la General Dynamic Corporation, en los Estados Unidos, cuatro submarinos del tipo "S" de 825-1400 toneladas. Estos llevan los nombres de "Angamos", "Abtao", "Dos de Mayo" e "Iquique", renovando así nuestra arma submarina en reemplazo de los cuatro del tipo "R" que pasan fuera de servicio.

Instalaciones de Tierra: En la década de 1950-60 se renuevan totalmente las instalaciones de tierra de la Armada. Se amplía la Escuela Naval, el Arsenal Naval es dotado de modernas maquinarias, los Astilleros de la Marina construyen el petrolero "Zorritos" de 8,700 toneladas que es el buque más grande que se ha construído en astilleros en Sud América. Se mejoran las Escuelas Técnicas de la Armada con los últimos adelantos para la enseñanza de un gran número de materias, se amplía la Base de Submarinos, se efectúan mejoras en todas las bases navales del país, especialmente la de Iquitos, etc.

Dos nuevos Cruceros: Al darse de baja en la década de 1950-60 a una serie de naves anticuadas como nuestros primeros cruceros "Grau" y "Bolognesi" y los viejos destroyers "Guise" y "Villar", la Armada Peruana quedaba prácticamente sin unidades importantes de superficie. Entonces en 1959, se inicia una campaña periodística y con la cooperación de la Asociación Pro Marina se hace una colecta pública para la compra de dos cruceros.

Entre 1959 y 1960 se adquiere de la marina británica los cruceros "Newfoundland" y "Ceylon" de 8,800 - 11,240 toneladas, armados con nueve cañones de 6", ocho antiaéreos de 4" y varios de 40 mm. Estos buques llevan nuevamente los nombres de nuestros héroes "Grau" y "Bolognesi".

Infantería de Marina: En Abril de 1959 se crea este importante cuerpo que forma una parte integral de nuestra Marina de Guerra, para el servicio de defensa de costas, guerra anfibia y otras operaciones combinadas.

Dos Corbetas: En 1960 se obtiene en los Estados Unidos dos exbarreminas de 890-1,250 toneladas que se han clasificado en nues-

tra armada como corbetas y llevan los nombres de "Diez Canseco" y "Gálvez".

Dos Destroyers: En 1961 se adquiere en los Estados Unidos dos poderosos destroyers de línea del tipo Fletcher de 2,100 - 3,050 toneladas, armados de cuatro cañones de 5" de doble propósito, seis antiaéreos de 3" automáticos y tres tubos lanzatorpedos, aparte de moderno armamento antisubmarino. Se les puso los nombres de "Guise" y "Villar".

Servicio de Helicópteros: En 1963 se establece para nuestra Armada el servicio de helicópteros con pilotos y personal propio de la Marina de Guerra. La guerra moderna ha comprobado el útil servicio que prestan estas naves aéreas para la caza de submarinos, operaciones anfibias y combinadas, observación, rescate, transporte de personal, etc.

Buque Escuela: En 1963 se adquiere de los EE. UU. un transporte de ataque del tipo AKA de 10,432 toneladas. Se le convierte en buque escuela para nuestra armada con el nombre de "Independencia". Está dotado de modernos equipos electrónicos y de un fuerte armamento para un buque de su clase, todo lo cual servirá de un excelente medio de entrenamiento para nuestros cadetes.

Otras adquisiciones: En el curso de los últimos diez años se ha adquirido para nuestra Armada numerosas embarcaciones menores y auxiliares de diversos tipos como buques de desembarco LST, petroleros, trasportes, lanchas patrulleras, remolcadores, diques flotantes y amplio material de toda clase para los establecimientos de la Armada en tierra. Todo este conjunto de adquisiciones ha sido posible gracias al espíritu emprendedor y previsor de los dirigentes de nuestra Marina de Guerra.

La Campaña Pro Marina ha creado conciencia naval en nuestro público que ha visto con gran satisfacción que su primera línea de defensa, la Armada Peruana, tiene ahora un conjunto de naves modernas y elementos e instalaciones en tierra bien equipados y, lo que es más importante, tiene un cuadro de oficiales perfectamente bien calificados en los últimos adelantos de la ciencia naval y un personal subalterno entrenado debidamente en las diversas especialidades de una moderna marina de guerra.

Por último, podemos afirmar que por nuestra tradición naval, que está a la altura de cualquiera, que por ser nuestro país esencialmente marítimo, con sus largas costas y sus riquezas naturales, requiere una marina de guerra bien dotada de todos los elementos necesarios para su defensa y es de esperar que siempre tendremos una Armada que reuna todos estos requisitos.

Lima, Noviembre 20 de 1963.

Grau ex- De Ruyter
Bolognesi ex- Ceylan
Quiñones ex Grau, ex Newfoundland
Aguirre ex Seven Provincias

Carvajal
Villavicencio

Guise
Villar
Ferré
Palacios
García y García

Rodríguez

2 de Mayo ex Lobo
ex Tiburon
Abtao

Angamos
Iquique
Islay
Arica
La Pedrera
Pacocha

Independencia.

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas
Clas: 985.05 /V2
No. Inv. 4662
Fecha:
Inst:

004662