

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ  
ESCUELA DE POSGRADO



**Título de la Tesis**

**“El Oncenio de Augusto B. Leguía y el desarrollo de la Armada Peruana”**

**Tesis para optar al Grado de Magister en Historia**

**Autor:**

**Lic. Michel Laguerre Kleimann**

**Asesor:**

**Dr. Juan Luis Orrego Penagos**

**Lima, 2014**

## Índice

<b>Introducción.....</b>	<b>3</b>
<b>Capítulo I: La Armada Peruana: 1884 a 1919.....</b>	<b>11</b>
1. Situación del país luego de la Guerra de 1879.....	11
2. Reconstrucción de la Escuadra.....	15
3. Preocupación por la formación naval.....	20
4. La Misión Naval Francesa.....	23
<b>Capítulo II: Trasfondo histórico y social que crearon a la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica.- Finales del s. XIX e inicios del s. XX.....</b>	<b>34</b>
1. El desarrollo de la Armada como elemento fundamental en el expansionismo de los Estados Unidos a finales del s. XIX e inicios del s. XX.....	36
<b>Capítulo III: La Misión Naval Estadounidense en el Perú, Leguía y el comienzo de la reforma de la Armada Peruana.....</b>	<b>48</b>
1. Cambios organizacionales en la Armada del Perú.....	48
2. Inicios de la labor.....	54
3. La caída de Leguía y el término de la primera fase de la Misión Naval estadounidense.....	117
4. Luego del golpe.....	119
<b>Conclusiones.....</b>	<b>123</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>126</b>

## INTRODUCCIÓN

El nuevo panorama político y estilo de gobierno instaurados por el presidente Augusto B. Leguía a partir del 4 de julio de 1919 – un discurso capitalista y empresarial, convencido de que el desarrollo del Perú vendría con la intensificación de la inversión extranjera, en especial la estadounidense – influyó en el desarrollo de la Armada Peruana a través de un programa de modernización técnico y profesional: la adquisición de buques de guerra, la construcción de Dependencias terrestres y la contratación de la misión naval estadounidense.

Esta misión duró hasta el final del *Oncenio*, y esbozó, a largo plazo, un nuevo perfil profesional en los oficiales que sirvieron y se formaron durante su estadía en el Perú; fue, además, la primera en Sudamérica que operó en un periodo prolongado, y no estuvo exenta de fricciones con algunos políticos y marinos peruanos, en especial los sobrevivientes de la guerra de 1879 y los influidos por la misión naval francesa, predecesora a la estadounidense.

Los hechos ocurridos el 25 de agosto de 1930, al dimitir el presidente Leguía por la crisis económica internacional aprovechada oportunamente por agentes políticos opositores al régimen que ya se encontraba desgastado y desprestigiado por tantos años en el gobierno y que ya mostraba un perfil dictatorial, al mismo tiempo que adulado por un séquito de favorecidos, demuestran la clara simpatía que gran parte de los oficiales de la Armada Peruana tenían por el depuesto Presidente. Leguía fue visto por aquellos – en especial por los jóvenes marinos – como un hombre moderno que entendía la importancia de contar con una marina profesional en un país como el Perú, que desde el final de la *Guerra del Pacífico* no contaba con una escuadra de consideración. En otras palabras un gobernante con *conciencia naval*.

Por otro lado, se puede también obtener una lectura pragmática y que responde a que la modernización de la Armada se debió a un cálculo político con la finalidad de balancear el peso revolucionario golpista siempre latente del Ejército que rompió su “silencio político” en 1914 para volver a hacerlo en 1930.

A pesar de que existe una vasta bibliografía en torno al gobierno de la *Patria Nueva* que trata de varios aspectos como los ideológicos, económicos, populistas, indigenistas, éticos (corrupción) e incluso estudiantiles, no contamos con un estudio específico que aborde la relación entre Leguía y la Institución Naval justo en el momento que se considera como el verdadero despertar y despegue de la Armada Peruana en el siglo XX luego de la situación desoladora que se originó tras la derrota en la Guerra de 1879.

Entre la bibliografía inicial, los trabajos Percy Cayo Córdova, *Historia Marítima del Perú. La República 1906-1919*. Tomo XIII (Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2009), los dos volúmenes de Raúl Palacios Rodríguez, *Historia Marítima del Perú. La República 1883-1906*. Tomo XII (Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1990) y Jorge Ortiz Sotelo, *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)* (Lima: Escuela Naval del Perú, 1981), muestran la situación de la Armada Peruana desde el final de la Guerra del Pacífico hasta 1919, describiendo las intenciones de los jefes de marina, así como de los gobernantes en su afán de ir reconstruyendo la Institución Naval. Los libros de Lawrence Clayton, *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995* (Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado - Centro Peruano de Estudios Internacionales, 2002.); Daniel Masterson, *Fuerza Armada y sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930-2000* (Lima: Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001) y de Efraín Cobas, *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú* (Lima: Horizonte, 1982) nos dan el marco para entender la relación entre los Estados Unidos y la política peruana referida al campo naval.

En relación a la situación de la Armada estadounidense y el modelo de la misma que se exportó al Perú, así como, los objetivos que los Estados Unidos buscaron con esta misión; los trabajos de George W. Baer, *One Hundred Years of Sea Power* (California: Stanford University Press, 1993) Robert Scheina, *Latin America: A Naval history* (Annapolis: US Naval Institute Press, 1987) y Henry Hendrix, *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy. The U.S. navy and the BIRTH of the AMERICAN CENTURY* (Annapolis: Naval Institute Press, 2009) son de primordial referencia.

Sobre los cambios estructurales y la aceptación de los mismos por los marinos peruanos: Jorge Ortiz Sotelo, *Sucesos a bordo del BAP Almirante Grau con motivo de la caída de*

*Leguía* (Revista de Marina 374, n° 2 (Mayo-Junio 1985): 163-182); *El Capitán de Navío Charles Gordon Davy y la Misión Naval Norteamericana* (Lima, Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú n° 8-9 (1987-1990), 117-126) y Jorge Parra del Riego, *La Misión Naval Americana en el Perú en la década 1920-1930* (Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, n° 17 (1998): 99-117) son de principal ayuda para comenzar a entender los efectos de las profundas reformas navales y nos entrega información útil para esbozar una estructura de los orígenes de la Misión Naval estadounidense en el Perú. Esboza el contexto político y la coyuntura del momento estableciendo pautas de los cambios organizacionales de la Marina de Guerra durante dicha gestión, cambios que permanecen casi intactos hasta el día de hoy. Asimismo, se refiere a la influencia de la Misión Naval estadounidense en la decisión de adquirir unidades navales a ese país, creándose una dependencia logística hasta la década de 1960.

Para abordar este tema, el presente trabajo se ha dividido en tres capítulos que abarcan desde el final de la guerra de 1879 hasta el término del *Oncenio*.

El primero se centra en la situación humana y material de la Armada Peruana desde el último cuarto del siglo XIX hasta 1919, periodo de tiempo en el cual se buscó reconstruir y modernizar a la institución naval.

Si tenemos en consideración que una Marina de Guerra se compone por elementos humanos y materiales, la del Perú, a finales de 1880, era de desmoralización respecto al personal naval, e inexistente, en lo que se refiere al material a flote. Poco a poco se fueron adquiriendo naves que no necesariamente cumplían con la misión de custodiar y proteger el litoral peruano. Eran en su mayoría embarcaciones antiguas y obsoletas a las que se les colocaba unos cuantos cañones como material bélico. El primero de ellos, el *Vilcanota*, no duró más de un año en el servicio.

Fue con el primer gobierno de José Pardo y Barreda que la Armada adquiere cierta prestancia en la región con la adquisición de dos cruceros en Inglaterra. Luego, durante el primer gobierno de Leguía, las unidades navales se incrementaron con la compra – bajo la influencia de la Misión Naval francesa, que duró desde 1905 hasta 1914 – de dos

sumergibles y un cazatorpedero en Francia, además de otras construcciones terrestres como la Escuela Naval en La Punta.

La preocupación por la formación de los nuevos marinos que ingresaban al servicio, y la impotencia de no contar con una estructura adecuada que les permitiera una formación naval de calidad, llevó a los jefes de esos años a enviar a los guardiamarinas a realizar sus estudios y prácticas en otras Armadas, como la argentina, la española, la francesa, y desde inicios del 1900, la estadounidense. Así, se adquirieron los conocimientos técnicos e influencias navales que serían puestos en práctica a lo largo de la primera mitad del siglo XX, materializadas en la contratación de distintas misiones navales y, consecuentemente con estas, las compras de buques de guerra en sus respectivos países. Este grupo de oficiales perteneció a la primera generación naval de la posguerra.

Algunos miembros de esta generación se vieron influenciados por marinos que habían actuado en la política, principalmente dentro de las filas del Partido Civil desde la década de 1870, como Lizardo Montero, Aurelio García y García, Camilo Carrillo – líderes prominentes del civilismo a la muerte de Manuel Pardo<sup>1</sup> –, Manuel Villavisencio, Melitón Carvajal, entre otros. Esto generó ciertas resistencias dentro de la Institución cuando Leguía contrató durante su segundo periodo de gobierno a marinos estadounidenses para reformar a la Armada. Al respecto, se debe de considerar dos antecedentes. El primero, la negativa que tuvieron los marinos peruanos ante la imposición del presidente Mariano I. Prado para subordinarse al estadounidense John Tucker en 1866. Luego, la actitud del contralmirante Melitón Carvajal ante la labor de la Misión Naval francesa – contratada por José Pardo y Barreda, pero desarrollada durante el primer gobierno de Augusto B. Leguía – muestra la posición de rechazo de un grupo de marinos peruanos ante la subordinación a marinos extranjeros contratados. La segunda, que el perfil civilista de algunos marinos de la generación siguiente a la guerra influyó en el nivel de aceptación frente a las decisiones del régimen del *Oncenio*.

---

<sup>1</sup> MUCKE, Ulrich. *Política y burguesía en el Perú. El Partido Civil antes de la Guerra con Chile*. Lima. IEP, IFEA, 2010, p. 128. ABANTO CHANI, Julio César. *Encarando el desastre. El Conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte en la Guerra con Chile 1881-1884*. Lima. Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2012, p.51.

Por otro lado, Fernando Romero nos muestra el proceso de formación de la primera generación posguerra del Pacífico la cual tenía la “valla” de ser tan buena, profesional y patriota como su antecesora. En efecto, Romero aborda un lapso de tiempo de 30 años y describe cómo poco a poco fue volviendo a desarrollarse la Marina de Guerra y cómo los nuevos oficiales se fueron formando en marinas extranjeras ante la ausencia de adecuados centros de formación y unidades a flote en el Perú. El auge de la Armada se da con la llegada al poder político del presidente Augusto B. Leguía quien independiza administrativamente a la Marina del Ejército, a través del Ministerio de Marina, profesionalizándola con la Misión Naval estadounidense que encuentra algunas resistencias por parte de los marinos de mayor jerarquía.

Asimismo, relata cómo los nuevos oficiales que se formaron bajo la tutela estadounidense fueron dándose cuenta de sus cualidades y capacidades superiores en técnica a sus antecesores – no en desmedro de su valor y honorabilidad que se habían ganado con el transcurso de los años, tanto en posiciones navales como políticas – validando de esta forma la obra de la Misión Naval estadounidense.

Esta profesionalización de la Marina, así como la adquisición de la logística necesaria para el cumplimiento de sus funciones, la llevó a estar alejada de los asuntos políticos, y, en muchos aspectos, agradecida con la gestión de Augusto B. Leguía. Esto se evidenció cuando en agosto de 1930, el comandante Sánchez Cerro dio el golpe de estado que terminaría con la gestión del *Oncenio*. La Marina fue la única institución estatal que apoyó al presidente derrocado<sup>2</sup>.

Estos hechos demostraron que la joven oficialidad y algunos jefes aceptaron e hicieron suyas las reformas de los marinos contratados, quienes – como se verá – tuvieron el mando efectivo de la Institución.

El segundo capítulo describe cuál era la praxis y doctrina de la Institución Naval estadounidense, cuyo modelo se decidió implantar para modernizar la organización de la Armada Peruana. Aquella venía desde el final de la Guerra Civil norteamericana

---

<sup>2</sup> ROMERO PINTADO, Fernando. "La primera generación naval de postguerra". *Revista de Marina*. Callao, 1985, número 2, pp. 132-151.

desarrollándose técnicamente gracias al sector privado de construcciones navales y a la influencia política que llegó a tener la doctrina expuesta por el marino e historiador Alfred Thayer Mahan quien impactó profundamente en los funcionarios del gobierno – como el futuro presidente Theodore Roosevelt – la preocupación de contar con una gran flota ofensiva de buques de primera línea, llegando a expandir su presencia por todo el mundo, y en el caso latinoamericano, a través de bases que le permitieran abastecerse de materias primas con rapidez, facilidad y abundancia<sup>3</sup>.

Lo que propuso Mahan fue cambiar la estrategia naval defensiva a una estrategia naval ofensiva, convenciendo al gobierno y a la ciudadanía que vivían en un país “insular” potencialmente amenazado por la expansión imperialista de los países de Europa y del Asia. Esta doctrina se enmarcó en el inicio del intervencionismo estadounidense.

Luego de la guerra contra España, en 1898, Estados Unidos se posicionó a la par de otras grandes marinas, como la inglesa, la alemana y la japonesa, aumentando su perímetro defensivo en ambos océanos de América. Luego de la Primera Guerra Mundial, logró ocupar el primer puesto al impulsar duras políticas internacionales soportadas por sus naves de guerra. El intervencionismo en Panamá, Nicaragua, Santo Domingo y Cuba; por ejemplo, buscó controlar el poder naval de sus competidores en el dominio del mar y, consecuentemente, en el comercio. Otra estrategia fue contar con países “amigos” que le sirvieran a sus intereses estratégicos en el periodo de entreguerras. La teoría de Mahan sobre el poder naval se cumplía a plenitud, de la cual fueron testigos y actores los oficiales de la Armada estadounidense que arribaron al Perú durante el *Oncenio*.

En el tercer capítulo se verá cómo la Misión Naval estadounidense contratada por Leguía logró realizar una profunda reforma dentro de la organización de la Armada Peruana, que fue repotenciada con la adquisición de submarinos e hidroaviones<sup>4</sup> en los Estados Unidos,

---

<sup>3</sup> MASTERSON, Daniel. "La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920: Preludio a una Asociación Amistosa". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima 1987-1990, número 8-9, p. 130. Véase también POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*. Annapolis: Naval Institute Press, 1981.

<sup>4</sup> Luego de la Conferencia de Washington de 1922, en la cual se limitó la construcción de buques de guerra entre las principales potencias navales del mundo, los Estados Unidos innovaron e impulsaron la construcción de los submarinos y de los portaviones – aquellas naves no prohibidas con la Conferencia –. KUEHN, John T. *Agents of INNOVATION. The General Board and the*



así como a través de un profundo y difícil cambio estructural, que la moldeó según los estándares de la mayor y más poderosa marina del mundo.

En efecto, lo que esta tesis busca demostrar es la confluencia de tres vectores que en conjunto lograron crear las bases institucionales que permitieron iniciar el desarrollo y modernización a largo plazo de la Armada del Perú.

El primer vector fue el bagaje técnico-profesional de los guardiamarinas y alféreces de fragata de inicios del siglo XX. Estos tuvieron la oportunidad de experimentar los adelantos tecnológicos y estratégicos navales de Marinas como la española, argentina, francesa y la propia estadounidense; e intentaron aplicarlo a la Armada Peruana encontrando una sólida resistencia al cambio por parte de algunos jefes y oficiales de mayor jerarquía.

El segundo vector fue la llegada a la Presidencia de la República de Augusto B. Leguía cuya dinámica gestión gubernativa rompió antiguos moldes y estructuras dentro de la institución naval. En efecto, la mentalidad pragmática-empresarial de Leguía dio viabilidad a las sugerencias de los jóvenes marinos peruanos que buscaban la modernización institucional de la Armada. Su aquiescencia a nuevos métodos organizativos, a nuevos mercados de armas navales y a un nuevo estilo de preparación profesional dentro de la Marina fue el respaldo y sustento que un grupo de marinos de avanzada necesitaba.

El tercer vector fue la contratación de la Misión Naval estadounidense. En efecto, este vector es producto de la sumatoria de los dos anteriores. La praxis y estilo que los marinos contratados impregnaron dentro de la organización naval peruana creó una nueva conciencia moderna de cómo dirigir, tanto a mediano como a largo plazo, los destinos de la Marina de Guerra del Perú.

En otras palabras, mentes jóvenes con intenciones de mejorar lo hasta el momento realizado, un Presidente con una opción modernizadora de gobierno, y la contratación de marinos de la primera potencia mundial para ejecutar los requerimientos de los dos

---

*Design of the Fleet that Defeated the Japanese Navy.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2008, p. 9.

primeros, serían los tres ejes sobre los cuales se formó y basó el inicio del resurgimiento de la Marina de Guerra del Perú.

Las fuentes primarias de esta investigación provienen, en primer lugar, del **Archivo Central de Marina**, que cuenta con los mensajes presidenciales de Leguía, las memorias de los ministros de Marina y la recopilación de legislación naval firmada durante el *Oncenio*; esta documentación brindará el marco jurídico sobre la contratación y las reformas realizadas por la Misión Naval estadounidense.

Por otro lado, el **Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú** proporcionará los informes de inteligencia promovidos por los diversos jefes de la Misión Naval estadounidense y bibliografía diversa sobre sus actividades durante este período.

Quiero terminar esta breve presentación agradeciendo a las personas que supieron despertar mi interés por la historia, a las personas que confiaron y creyeron en mí, y a las que supieron darme aliento durante esta hermosa etapa de mi vida. Entre ellos mi familia y mis maestros de la universidad. Recuerdo la entrevista de admisión a la maestría, estaban el Dr. Jeffrey Klaiber S.J. y el profesor Iván Hinojosa. Salí convencido de que la historia era para mí. ¡Que energías me irradiaron estos dos hombres! Gracias profesores Carlos Contreras, Miguel Costa, Karen Spalding, Eliane Karp, Marco Curatola, Cristina Mazzeo, Antonio Zapata, Ivan Hinojosa y Jeffrey Klaiber S.J., a quien dedico esta tesis.

A mi asesor de tesis, don Juan Luis Orrego Penagos, gracias por la confianza y buen consejo durante la asesoría.

Finalmente quiero agradecer a mi bella y dulce enamorada: Marcela Santa María García, quien supo darme el apoyo maduro durante este tiempo de limitado *tiempo* para los dos. Te lo compensaré.

## CAPÍTULO 1

### La Armada Peruana: 1884 a 1919

*“Propiamente hablando la República no posee naves de guerra. Los cuatro buques de que dispone, tres de fierro y uno de madera, no fueron hechos para formar parte de una marina de guerra [...]”* (Capitán de Navío Melitón Carvajal, Ministro de Guerra y Marina, 1900)

#### 1. Situación del país luego de la guerra del 1879

Entre 1873 y 1895 el Perú sufrió una crisis fiscal que provocó, en el ínterin, la *Guerra del Pacífico*; una guerra motivada por la necesidad de apoderarse del codiciado nitrato de sodio (salitre)<sup>5</sup>. Este recurso natural se había convertido, junto al guano, en la principal materia que generaba los mayores ingresos fiscales al Estado peruano. La peculiaridad de esta sustancia química sobrepasaba lo estrictamente relacionado a la fertilización de los terrenos de cultivo, llegando a ser un producto clave en la producción de pólvora sin humo, la cual mejoraba la fuerza propelente en los cañones, modificando la estrategia militar artillera de las potencias europeas<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> “La crisis fiscal puede en principio ser definida como la ocurrencia de un déficit fiscal que no logra ser satisfactoriamente resuelto por las vías ordinarias a las que hasta entonces había recurrido el Estado, como impuestos, confiscaciones, préstamos, venta o arriendo de bienes públicos” CONTRERAS, Carlos. *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre. Crisis fiscal y élites económicas durante su primer siglo independiente*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú - Instituto de Estudios Peruanos, 2012, p. 23.

<sup>6</sup> PENNY CABRERA, Oscar. "El Salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico de 1879 y consecuencias posteriores". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 2000, número 19, pp. 31-32.

Las estructuras del Estado peruano luego de la derrota militar de la *Guerra del Guano y del Salitre* se encontraban funcionando en su mínima expresión<sup>7</sup>. El país ya no contaba con recursos económicos que le permitieran funcionar adecuadamente. Las inadecuadas políticas hacendarias y la crisis mundial de inicios de la década de 1870 terminaron por colocar a la situación del país en un verdadero caos que se tradujo en la declaración de bancarrota de 1875<sup>8</sup>.

Por consiguiente, el Perú de la posguerra tuvo que reformar los mecanismos de recaudación de ingresos de la hacienda pública. Esta debía reducir el nivel del gasto público a la nueva realidad del disminuido erario nacional, al tiempo que procurar el reemplazo de las antiguas fuentes de riqueza con otras nuevas<sup>9</sup>. Los ingresos fiscales tuvieron que volver a ser conseguidos de las Aduanas, ocasionando el malestar de los que se habían olvidado de pagar impuestos. Esto supuso un notable esfuerzo, debido a que el Estado, antes de la guerra recibía sus fondos de los empréstitos que le otorgaban las empresas extranjeras a cuenta de las futuras explotaciones de los dos recursos naturales que hicieron vivir al Perú una “prosperidad falaz”: el guano y el salitre<sup>10</sup>.

La crisis fiscal que comenzó antes de 1879 produjo – luego de la Guerra del Pacífico – la eliminación del antiguo modelo tributario “patrimonialista exportador” modificando la relación entre Estado y élite. Ahora, esta última, sería la encargada de “levantar” a la economía peruana a través del comercio de exportación el cual generaría los ansiados ingresos al Estado. Los impuestos al consumo requirieron de un aparato recaudador más sofisticado que el anterior<sup>11</sup>.

Con la finalidad de que el Estado no se detuviera por completo, el gremio de comerciantes de Lima – el sector privado – le prestó dinero durante los primeros cinco meses de 1885.

---

<sup>7</sup> KLARÉN, Peter. *Nación y Sociedad en la historia del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2012, p. 242

<sup>8</sup> Ídem, p. 233

<sup>9</sup> CONTRERAS, Carlos. *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre*, p. 19.

<sup>10</sup> Al no contar con las salitreras, que antaño habían respaldado los empréstitos nacionales, los bonos peruanos fueron cotizados a menos del 10% de su valor nominal. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. Tomo. XII. vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1990, p.36.

<sup>11</sup> CONTRERAS, Carlos. *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre*, pp. 32-33.

Esto debido a que no tenía forma de recaudar dinero que le sirviera para comenzar con la reconstrucción de sus Instituciones<sup>12</sup>. Sin medios de producción económica, el país no podía sostenerse a sí mismo.

La destrucción de los medios de transporte, como el ferrocarril y las embarcaciones mercantes, así como las infraestructuras portuarias y telegráficas, aislaron aún más a los pueblos, provincias y departamentos que no se encontraban muy interconectados. No podían comerciar entre sí. La situación fue caótica. Las clases sociales de entonces se volvieron más pobres, las jerarquías del poder variaron, en especial en la esfera regional y local.

La psicología de los sobrevivientes de la catástrofe de la guerra se vio mermada por los recuerdos de años “mejores”. La miseria económica en la que vivieron los convirtió en miembros de una generación derrotada y angustiada, donde los vicios asomaron resquebrajando la moral de gran parte de la sociedad<sup>13</sup>. Esta sociedad tuvo la responsabilidad de comenzar la reconstrucción nacional y servir de ejemplo a la siguiente generación que, aunque no vivió la guerra, se encontraba presente en sus mentes y memoria. Los pueblos que sobreviven a la catástrofe de la guerra, sufren por su existencia, y en el caso peruano, ese sufrimiento se fundió con los deseos de reconstrucción del Perú<sup>14</sup>.

El despegue desde la más crítica y negativa situación en la que se ha encontrado el Perú a lo largo de su historia fue muy difícil, lento y trabajoso. Demandó un sin número de ensayos – “prueba y error” – por parte de los gobernantes de turno. Estos diferentes métodos, que fueron antagónicos en sus formas, se tradujeron en anarquía política que rememoraba a los años siguientes de la independencia del Perú.

---

<sup>12</sup> “Como se puede advertir, las consecuencias de la guerra en las finanzas del país fueron tremendamente desastrosas: un déficit real de S/. 9'955,528.00 por año, que sumado a los gastos militares, llevaron al tesoro a la mayor angustia y languidez [...] a la miseria fiscal”. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. vol. 1, p 35.

<sup>13</sup> La situación de desempleo que sufrió el país luego de la Guerra alcanzó a la Armada la cual se vio obligada a reducir a sus integrantes activos a lo mínimo indispensable, tanto por razones presupuestarias como por no contar con lugares de empleo a bordo de naves de guerra. Esto ocasionó que muchos oficiales buscaran empleo tanto en el país como en el extranjero, así como en el sector público y/o privado.

<sup>14</sup> PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. vol. 1, pp. 47-59 y 86-87.

La figura del caudillo – civil y militar – volvió al escenario político. Las luchas por el poder y las formas de administrarlo derivaron la atención a aspectos no importantes y necesarios para la reconstrucción nacional. El dinero del fisco fue utilizado para financiar luchas políticas, y no exclusivamente para generar “el movimiento del mecanismo del Estado” a través de lineamientos sectoriales de desarrollo; teniendo a la corrupción como la epidermis de la vida política de aquellos años<sup>15</sup>.

No obstante aquellos aspectos negativos, los años que siguieron a la Guerra fueron propicios para reconstruir moral y materialmente al Perú<sup>16</sup>. Tanto la industria como la cultura, pasando por lo urbano y demográfico, volvieron a aparecer a través de iniciativas privadas que reunieron a la clase alta en torno a la reconstrucción nacional. Los inversionistas nacionales y extranjeros fundaron diversas fábricas y entidades financieras que despertaron de su marasmo a la lánguida economía peruana<sup>17</sup>. La aparición de la luz eléctrica en las calles y en las casas particulares, el establecimiento del telégrafo y el teléfono, el nacimiento de bancos de capitales foráneos y nacionales, así como la aparición de la Cámara de Comercio en distintas provincias, y de clubes deportivos, fueron signos del levante de las estructuras económicas del Estado en el periodo conocido como del inicio de la “reconstrucción nacional”<sup>18</sup>.

Este progreso económico se debió en muchos sentidos a la cierta tranquilidad social que vivió el país luego de la retirada de las tropas chilenas, y a la posterior llegada de Andrés A. Cáceres al poder. El primer gobierno de Cáceres tuvo buenos auspicios en este sentido

---

<sup>15</sup> PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. vol. 1, p. 60.

<sup>16</sup> “Esta situación favorable se debió a la política gubernamental del presidente Cáceres y a la determinación unánime de reconstruir el país, que se encontraba moral y materialmente abatido [...]”. VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor M. *Lima a fines del siglo XIX*. Lima: Editorial Universitaria, 2008, p. 179.

<sup>17</sup> VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor M. *Lima a fines del siglo XIX*, pp. 32-35.

<sup>18</sup> Las principales sociedades o empresas de luz eléctrica entre 1895 y 1899 fueron: La empresa del Gas en el ramo de la luz eléctrica, la Sociedad Industrial Santa Catalina y la Sociedad de Alumbrado Eléctrico y Fuerza Motriz de la Piedra Lisa. ídem, p. 289. El Perú contó con su primera planta eléctrica en 1895. CLAYTON, Lawrence A. *W.R. Grace & Co. los años formativos 1850-1930*. (J. Ortiz Sotelo, Ed.) Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2008, p.280-281.

al promover la inversión económica, que significó un arreglo con los Tenedores de Bonos que sanearon temporalmente la economía peruana<sup>19</sup>.

Por otro lado, el gobierno de Nicolás de Piérola (1895-1899) promovió una legislación proteccionista que ayudó a continuar con el crecimiento de la industria, el proceso urbano<sup>20</sup> y la exportación de materias primas. En palabras del Dr. Héctor López Martínez, en este periodo de gobierno “se ponen los cimientos de una obra duradera que, con omisiones e imperfecciones, nos permitirá una larga fase de auténtico y sostenido progreso, de afianzamiento de las instituciones a lo largo de las dos primeras décadas del siglo XX”<sup>21</sup>.

Sin embargo, estas reformas fiscales no fueron del todo positivas para el Estado peruano. Más bien, este buscó no traumatizar a la precaria economía optando por la “exportación de bienes primarios, el endeudamiento externo, la cobranza de derechos de Aduanas o el impuesto inflacionario”<sup>22</sup>.

A pesar de este tímido renacer económico e industrial de finales de siglo, Lima era a comienzos del siglo XX “[...] siempre conservadora, [y] tenía aún muchas huellas del siglo precedente. Todavía estaban intactas algunas secciones de la muralla [colonial] de la ciudad; en las calles el poncho era tan común como el abrigo”<sup>23</sup>. Esto nos indica que el país seguía viviendo en mayor proporción como se vivía a mediados del siglo XIX.

## 2. Reconstrucción de la Escuadra

No tuvo que terminar la guerra con la firma del Tratado de Ancón para que el 16 de enero de 1881, se ordenara el hundimiento de los últimos buques de la escuadra peruana. La

---

<sup>19</sup> En su mensaje a la nación ante el Congreso ordinario de 1888, expresó “Se ha insinuado ante el Gobierno diferentes proyectos relativos a la formación de bancos, a la construcción de un ferrocarril de Lima a Pisco, a la explotación de las minas de Carabaya y a la irrigación de terrenos de la costa”. VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor M. *Lima a fines del siglo XIX*, pp. 81 y 179.

<sup>20</sup> PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930)*, pp. 251-252.

<sup>21</sup> LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *Don Nicolás de Piérola. Sembrador de Ideales (1913-2013)*. Lima: F.M. Servicios Gráficos S.A., 2013, p. 70.

<sup>22</sup> CONTRERAS, Carlos. *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre*, p. 34.

<sup>23</sup> Hugh Exton Steele, “Electrical Development in Peru”, *Grace Log* 2, n° 5 (mayo 1919), pp.13-16, en CLAYTON Lawrence A. *W.R.Grace & Co. los años formativos 1850-1930*, p. 280.

Armada del Perú se quedó sin naves limitándose a realizar ataques – muchas veces efectivos – dentro de la estrategia conocida como “Las Fuerzas Sutiles”<sup>24</sup>.

La situación política-económica del país desde 1884, ocasionó que la Armada Peruana no tuviese perspectivas halagadoras en su desarrollo institucional<sup>25</sup>, “su reconstitución comenzó a operarse tardía y lentamente, siendo luego obstaculizada y detenida por causas demasiado conocidas”<sup>26</sup>. Las *Memorias y Mensajes* a las Cámaras de Legisladores por los Ministros de Guerra y Marina lo comprueban. Estos tuvieron diversos matices e intensidades en sus discursos, pero el fondo era el mismo: No se contaba con naves que formasen una Escuadra capaz de proteger el extenso litoral con el que la naturaleza posicionó al Perú como un país marítimo<sup>27</sup>. El magro presupuesto, como la corrupción y los odios políticos; hicieron que este “clamor naval”, se viera postergado hasta los primeros años del siglo XX<sup>28</sup>.

A pesar que desde 1884 se contó con naves compradas para ser incorporadas a la Escuadra Peruana<sup>29</sup>, éstas no podían denominarse propiamente de guerra. Su funcionalidad,

<sup>24</sup> El concepto de defensa de costa mediante el uso de señuelos y ataques con torpedos como los que hundieron a la goleta de hélice *Virgen de Covadonga* y el transporte *Loa*. Esta estrategia demostró, al igual que las guerrillas de Cáceres en la Sierra, que el espíritu de resistencia de los marinos peruanos no se había apagado y utilizaron el ingenio y la astucia para atacar a las naves chilenas. YÁBAR ACUÑA, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos - Fondo de Publicaciones, 2001.

<sup>25</sup> PIZARRO, Tomás. *Memorias del señor Contralmirante Don Tomás M. Pizarro Rojas*. s/f, p. 7-9.

<sup>26</sup> JIMÉNEZ, Manuel F. "La importancia del Poder Naval". *Revista de Marina*. Callao, 1918, número 1, p. 2.

<sup>27</sup> La Armada Peruana ocupaba el último lugar entre las marina sudamericanas. COLLINGWOOD. "Las nuevas bases de nuestro poder marítimo". *Revista de Marina*. Callao, 1918, número 2, pp. 92.

<sup>28</sup> El Ministro de Guerra y Marina expresaba en 1903: “Muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa de su extenso litoral, de ese factor positivo de la estrategia militar, de marina de guerra [...] Veintitrés años han transcurrido y, sensible es decirlo, no se ha atendido como la Nación pide, a tan premiosa necesidad. Así, pues, por doloroso que sea, debo declarar ante la Representación Nacional, que nuestros puertos están a la merced del primero que intente ultrajarlos o herirlos a mansalva”. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1903*. Lima, Imprenta Liberal, 1903, p. XXII; en. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. Vol. 1, p. 80.

<sup>29</sup> En setiembre de 1884 se adquirió el viejo vapor de comercio *Charrúa* que se le denominó *Vilcanota*. Su primer comandante fue el capitán de corbeta Bernabé Carrasco. Esta compra fue duramente cuestionada por el Ministro de Justicia y el diario *El Comercio*. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. Tomo. XII. vol. 1, pp. 105- 107. Un año más tarde, el 6 de julio de 1885, el presidente Iglesias adquirió de la *Pacific*



condiciones y cualidades técnico-navales los limitaron a desempeñarse como buques de transporte, en lugar de buques de guerra propiamente dicho.

Para 1897 la Armada contaba con cuatro naves: los transportes *Constitución* y *Chalaco*, el guardacostas *Santa Rosa* y el crucero *Lima*<sup>30</sup>.

En 1905, el primer gobierno de José Pardo adquirió, por intermedio de la casa *Duncan Fox* de Lima, el transporte británico *Harlech Castle* (*Veronique*) al lord inglés Fitzwilliam. La compra fue bien recibida por las autoridades peruanas quienes estaban seguros de haber realizado una buena adquisición para la Escuadra<sup>31</sup>. A su arribo al Callao, el ahora *Iquitos* fue visitado por el presidente de la República quien estuvo acompañado, entre otros, por el ministro de Hacienda, y gestor del préstamo ante el banco Alemán, el señor Augusto B. Leguía<sup>32</sup>.

El comandante del *Iquitos*, teniente primero Ernesto Caballero y Lastres, tuvo lazos muy cercanos con miembros del Partido Civil<sup>33</sup>, uno de los cuales lo agasajó luego de su arribo al primer puerto. En una parte de las palabras de elogio dadas por José S. Gamero, se perfila, irónicamente, el cambio que la Armada Peruana tendría a finales de la década del 1910 e inicios de los 1920; el cambio generacional de marinos que propondrán en varias oportunidades la contratación de Misiones Navales para modernizar a la Armada Peruana:

---

*Steam Navigation Company*, el vapor *Santiago* que luego se le denominó *Perú*, y cuyo primer comandante fue el capitán de corbeta Juan Salaverry. Ídem, pp. 124-130.

<sup>30</sup> El vapor *Perú*, pasó a la condición de pontón en 1888. El *Constitución* y *Chalaco* fueron adquiridos en 1894, siendo sus primeros comandantes el capitán de navío Manuel Villavisencio y el capitán de corbeta Ernesto de Mora respectivamente. El *Santa Rosa* fue construido en Glasgow en 1883, fue adquirido el 10 de diciembre de 1884 a la Casa *Milne y Campbell y Cía*. Llamada originalmente *Talca*, pasó a denominarse *Santa Rosa*, siendo su primer comandante el capitán de corbeta Bernabé Carrasco, quien lo había sido del *Vilcanota*. El *Lima* Construido en Holwaldt de Kiel, en Alemania, se llamó originalmente *Sócrates*. Ocho años después de su adquisición, y luego de diversas dificultades económicas y diplomáticas, se incorporó a la Escuadra Peruana en 1888. Ídem, pp. 192-198.

<sup>31</sup> Su primer comandante fue el teniente primero Ernesto Caballero y Lastres. Ídem, pp. 274-275.

<sup>32</sup> Es interesante hacer notar, cómo varió la concepción de Armada, que tenía, o al menos apoyaba, el entonces ministro Leguía. Durante su primer gobierno optó por adquisiciones y contrataciones europeas, mientras que en el segundo y tercero, solamente se adquirió y contrató con los Estados Unidos.

<sup>33</sup> Durante el segundo gobierno de José Pardo, fue enviado como adjunto de la Embajada que fue al Brasil para que concurra a la transmisión del mando presidencial. Por otro lado, mientras se desempeñaba como Director de la Escuela Naval, sostenía almuerzos continuos con el presidente Pardo. PIZARRO, Tomás. *Memorias...*, p. 89.

“Felicitamos en vos a nuestros jóvenes marinos como fundadas esperanzas de gloria; porque en los misterios del porvenir os tocará la labor más hermosa cuando las aguas del Pacífico sostengan las naves de nuestra futura escuadra [...]”<sup>34</sup>.

Las palabras de respuesta del influyente Caballero y Lastres, confirman que el cambio de mentalidad de la oficialidad de la Armada ya estaba en proceso. Era el año 1905, y las estructuras del poder naval en el mundo se encontraban reordenándose bajo la doctrina del influyente marino e historiador estadounidense Alfred T. Mahan, quien había logrado convencer a su país de la importancia estratégica ofensiva que debía tener su Armada para ayudar a cumplir con sus objetivos nacionales. Las lecciones aprendidas de la Guerra *Ruso-Japonesa* sirvieron de aviso a los Estados Unidos de Norteamérica, quienes vieron peligrar sus intereses en la región del Pacífico debido al ingreso del Japón al grupo de potencias navales, por ende mundiales: “Japan’s momentum, in Roosevelt’s view, had to be stopped before it further threatened recently acquired U.S territorial holdings in the Pacific”<sup>35</sup>.

Caballero y Lastres, quien junto a figuras como Numa P. León, César Bielich, Pedro A. Buenaño, Teodosio Cabada, Héctor Carvajal, Emilio Rossel, Augusto Pimentel, entre otros; tuvo un rol importante en el “despertar” de la Armada Peruana, perteneciendo a la generación de guardiamarinas que para 1891 se formaron a bordo del vapor/pontón *Perú*, el cual fue la primera instalación de la Escuela Naval luego de la guerra<sup>36</sup>. Él y sus compañeros, fueron los primeros en ser formados dentro del concepto de reconstrucción naval<sup>37</sup> y fueron los Jefes que trabajaron durante los años iniciales de la Misión Naval

<sup>34</sup> PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. vol. 1, p. 79.

<sup>35</sup> HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy. The U.S. NAVY and the BIRTH of the AMERICAN CENTURY*. Annapolis: Naval Institute Press, 2009, p.106; KENNEDY, Paul. 1989 *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. New York: Vintage Books, 1989, pp. 206-209.

<sup>36</sup> Los tres primeros ocuparon los más importantes cargos, con el grado de capitanes de navío, dentro de la Armada finales del gobierno de José Pardo en 1917: Director de la Escuela Naval, jefe del Estado Mayor y Comandante del *Coronel Bolognesi*. Héctor Carvajal era hijo del segundo vicepresidente de la República, el contralmirante Melitón Carvajal.

<sup>37</sup> Percy Cayo Córdoba clasifica a los miembros de esta generación (1884-1920) como los de la posguerra. Ellos tuvieron que formarse dentro de una marina paupérrima que los obligó a desempeñarse en otras actividades ajenas a la naval. “Así en las ciencias y en las letras van a destacar hombres como Melitón Carvajal, Germán Stiglich, Manuel Vegas, Camilo Carrillo y Teodosio Cabada; mientras que en la política lo harían Carlos Rotalde, Roque Saldías y Federico Díaz Dulanto” CAYO CÓRDOBA, Percy. *Historia Marítima del Perú. La República 1906 a 1919*. Tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2009, p. 607; ROMERO PINTADO, Fernando. “La primera generación naval de postguerra”, pp. 132-133.

estadounidense durante el *Oncenio*, y como veremos en el capítulo 3, no fueron – necesariamente – bien considerados por estos.

El flamante comandante del *Iquitos* aceptaba que la política naval de los gobernantes del último cuarto del siglo XIX, – traducida en adquisiciones de naves – no fue la acertada para la seguridad y progreso del Perú – justificable en cierto sentido por la crisis fiscal de aquellos años, sosteniendo de que:

[...] se va palpando la necesidad de atender el florecimiento de la Marina de Guerra, tan indispensable en países que, como el Perú, tiene un litoral extenso [sic] [...] La Marina de Guerra no sólo es indispensable como factor importante para el desarrollo del comercio, es también un auxiliar poderoso para el mantenimiento de las buenas relaciones y un signo de progreso al que no es indiferente ninguna nación<sup>38</sup>.

Durante el mismo año de 1905, el gobierno civilista contrató con la firma inglesa *Vickers Sons and Maxim* la construcción de dos cruceros, cuya supervisión se encargó a la comisión peruana presidida por el contralmirante Melitón Carvajal, y conformada por los tenientes primeros César Bielich y Héctor Carvajal<sup>39</sup>. El 27 de marzo de 1906, se lanzó al mar el primero de ellos. El *Almirante Grau*, se convirtió así en el primer buque de guerra construido para el Perú luego de 32 años – en 1874 se construyó la cañonera *Pilcomayo* – demostrando con esto que todavía se tenía la vista puesta en el poderío naval inglés a pesar que el desarrollo de los Estados Unidos y en especial de su Armada ya daban indicios inequívocos de tener la fuerza de una potencia marítima<sup>40</sup>.

Como puede apreciarse, el reducido número de oficiales en actividad y con prestigio profesional hizo que la responsabilidad de emitir los informes de recomendación de compras de naves a otros países, cayeran básicamente en los mismos.

---

<sup>38</sup> PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. vol. 1, p. 280.

<sup>39</sup> *Idem*, p. 286.

<sup>40</sup> Al respecto, ciertos jefes de la Armada sí lo entendieron. El Director de la Escuela Naval en aquel año (1903) fue el capitán de fragata Pedro Gáezon, quien en su *Memoria* de 1902-1903 recomendaba los viajes en cruceros al extranjero para la formación del futuro guardiamarina. El resultado fue el envío de cuatro guardiamarinas graduados en 1903 a que realicen sus prácticas profesionales en la Armada estadounidense: José Paredes, Juan Salaverry, César Bravo, Enrique Granthon, Carlos Jimeno y Luis Aubry. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*. Lima: Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú, 1982, p. 65. Este último de primordial papel en la contratación de la Misión Naval estadounidense durante el segundo gobierno de A.B. Leguía.

### 3. Preocupación por la formación naval.

Los oficiales que tuvieron el peso de comandar a la decaída Institución, buscar su reconstrucción y asentar las bases para su profesionalismo, fueron en su mayoría los oficiales que en 1884 ostentaban los grados de capitán de navío (efectivos 16 y graduados 14), capitán de fragata (efectivos 14 y graduados 14), capitán de corbeta (efectivos 21 y graduados 15) y teniente primero efectivos (en número de 22)<sup>41</sup>. Estos veteranos de la *Guerra del Pacífico* volcaron su preocupación no sólo a la dificultosa tarea de buscar fondos para la adquisición de naves que suplieran a las faltantes, sino también, a la educación del futuro oficial de marina<sup>42</sup>. Pero, tanto la situación precaria fiscal, como la ausencia de un claro modelo naval a seguir, trabaron esta preocupación educacional la que se vio envuelta en un continuo derrotero zigzagueante de denominaciones, locales, reestructuraciones, profesores y métodos, que ponían en riesgo la base humana del resurgimiento marítimo y naval del Perú<sup>43</sup>.

La prueba de que los procedimientos formativos del personal naval se encontraban vagamente definidos, es la memoria presentada por el entonces capitán de fragata Juan Manuel Ontaneda, Director de la Escuela Naval en el periodo 1900-1901, el cual, demostrando su moderno pensamiento propuso dejar de lado a la “Escuela embarcada” y trasladarla a tierra firme<sup>44</sup>. Esto por causa del cambio en la concepción de los conocimientos que debería adquirir el oficial de marina.

---

<sup>41</sup> En 1888 la Armada contaba con 44 jefes y 15 oficiales en el servicio activo”. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. vol. 1, pp. 82 y 91-93.

<sup>42</sup> ROMERO PINTADO, Fernando. "La primera generación naval de postguerra", p. 134.

<sup>43</sup> Luego de la Guerra del Pacífico, la Escuela Naval se restableció a bordo del pontón *Perú* (1888). En 1897 se trasladó a tierra, al fundo *Santa Sofía* de propiedad del financista francés Dreyfus. Durante este periodo, se la denominó *Escuela Militar Preparatoria y Naval*. Esta última, tuvo como objetivo “proporcionar previamente la instrucción teórica a los jóvenes aspirantes que, después de concluir el programa de estudios en ésta, debía pasar a la de Aplicación antes de ingresar a los cuerpos del ejército o servir en los buques de la armada.” PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. Tomo XII, vol.2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1991, p. 94.

<sup>44</sup> ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 62. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 605.

El avance tecnológico en el ámbito naval hizo urgir de personal preparado técnicamente<sup>45</sup>. El tiempo de las velas y de las jarcias había desaparecido, los buques de la Escuadra eran propulsados a vapor, contando con mecanismos de ingeniería y de control de tiro complejos<sup>46</sup>.

En su reflexión de inicio del siglo XX, el capitán de fragata Juan M. Ontaneda, – futuro primer Ministro de Marina – mostró una gran admiración por el grado de modernidad alcanzado por la Academia Naval de Annapolis en los Estados Unidos de Norteamérica nombrándola “prototipo de las de su especie”<sup>47</sup>. Vemos como la fama de la Armada estadounidense estaba presente en las mentes de los oficiales peruanos, que poco a poco irían dejando de mirar hacia Europa, y voltearían buscando aprender de la más poderosa Marina de Guerra. A los dos años, un primer grupo de guardiamarinas zarpó rumbo a los Estados Unidos. Este hecho fue destacado por Fernando Romero Pintado, quien sostuvo que el segundo grupo de guardiamarinas que salieron del país para prepararse en las marinas extranjeras zarparon hacia los Estados Unidos invitados por la administración de Theodore Roosevelt, concluyendo que esto significó, “el inicio de su interés en Hispanoamérica, [...] el corolario de la *Doctrina Monroe*”<sup>48</sup>.

En efecto, las voces que clamaban por la modernización de la formación de los cadetes navales, incidieron en poder tomar de ejemplo a la Academia Naval de Annapolis y la de Liorna (Livorno) en Italia<sup>49</sup>. De hecho las tendencias de aquellos años exigían que el marino debía ser “ingeniero, electricista, mecánico y químico”. Para esto se requería de instalaciones terrestres con equipamiento similar a las máquinas que se encontraban a bordo. Esto logró que los estadounidenses consiguieran que “[...] cada uno de sus marinos

---

<sup>45</sup> Muestra de la preocupación descrita es que los cursos de los alumnos navales fueron cada vez más técnicos ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, pp. 56 y 63.

<sup>46</sup> “[...] condensando en una sola entidad al mecánico, al marino y al artillero” PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. vol.2. p.99. En 1920, en Ministro de Marina expuso ante el Congreso Nacional lo siguiente. “[...] La preparación de ingenieros mecánicos para las necesidades del porvenir, ha sido y es una de las preocupaciones más intensas del gobierno [...]” *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda presenta al Congreso Nacional de 1920*. Lima: Imprenta Americana, 1920, p. 1.5

<sup>47</sup> Sobre Ontaneda, véase COBAS, Efraín. "Tradición político naval de la familia Ontaneda". *Derroteros de la Mar del Sur*. 2001, número 9, pp. 9-30.

<sup>48</sup> ROMERO PINTADO, Fernando. "La primera generación naval de postguerra", p 135.

<sup>49</sup> ARUFA. "Nuestra Escuela Naval". *Revista de Marina*. Callao, 1908, número 21, pp. 443.

se convierta, no ya en el empírico de otros tiempos, sino en un brazo poderoso y autónomo para la defensa del país”<sup>50</sup>.

No obstante aquello, tuvieron que pasar veinte años para que se contrataran los servicios de la Misión Naval estadounidense; previa a la misma, se contrató una a la república de Francia, la cual inició la modernización definitiva de la educación naval en el Perú<sup>51</sup>.

Al parecer, los Jefes de la Armada se dieron cuenta que su experiencia y métodos de formación naval no eran los más adecuados para la nueva era de las marinas en el mundo<sup>52</sup>. Buscaron estar a la par que otras naciones con Armadas más avanzadas. Esto produjo la formación de un tipo de pensamiento que dejó de lado los posibles orgullos de antaño, dando entrada a la humildad de reconocer las propias limitaciones.

Ejemplo de lo dicho es que el Director de la Escuela Naval, el capitán de navío Toribio Raygada (1904), manifestó su aceptación y simpatía por la contratación del marino galo Paul de Marguerye como nuevo Director del plantel<sup>53</sup>. Agregó que la afortunada decisión

---

<sup>50</sup> (Editorial, La nueva Escuela Naval, 1908: 471). “Por lo demás, el oficial de marina está obligado a estudiar y conocer en sus detalles los innumerables aparatos que maneja. No podría decirse con precisión donde terminan los conocimientos del oficial de marina de ahora ni donde comienza los del ingeniero” Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 603.

<sup>51</sup> Distintas voces proponían la contratación de una misión extranjera, véase LABARTHE, Enrique. “De nuestras necesidades ...” *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 1, pp. 197-204.

<sup>52</sup> Al respecto, y debido a la ausencia de idóneas naves de guerra, el gobierno envió a diferentes Armadas extranjeras a los guardiamarinas recién graduados con las mejores notas, ocasionando una formación bastante heterodoxa pero fructífera. Por ejemplo, en 1901 el gobierno logró embarcar en la fragata argentina *Presidente Sarmiento* a un grupo de cinco guardiamarinas. Julio V. Goicochea, José R. Gálvez, Juan de Althaus, Ernesto Salaverry y Manuel A. Clavero. En 1903, otro grupo de seis guardiamarinas se embarcaron en unidades de la Armada estadounidense (acorazados *Illinois* y *Alabama*): Enrique Granthon, Juan Salaverry, César Bravo, Luis Aubry, José Paredes y Carlos Jimeno. En 1904, fueron enviados a la Armada española (buque escuela *Nautilus*) siete guardiamarinas: Aurelio L. de la Guerra, Manuel I. Vegas, Carlos Fajardo, Isaías Bermúdez, Tomás M. Pizarro, Alejandro Vincés y Gustavo O. Frías. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. vol.2. p. 126. En 1907, cinco guardiamarinas [Federico Díaz, Carlos Pfeiffer, Fidel Escusa, Alejandro Valdivia y José Carrillo] se embarcaron en el buque escuela francés *Dugay* Memoria del Director de la Escuela Naval, Capitán de Fragata Paul de Marguerye. *Revista de Marina*. Callao, 1908, número 10, pp. 360-369. 364. En 1908 se embarcaron cinco guardiamarinas [Daniel Caballero, Federico Escudero, Alejandro Ureña, Manuel Zuñiga y Arturo Jiménez] a los buques de la Real Marina de España. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1908, número 16, p. 237.

<sup>53</sup> Toribio Raygada: “[...] ingresó a la Armada en 1856 [...] acudió al bloqueo de los puertos ecuatorianos (1858-1859), [...] combatió en el Callao (2/5/1866) [...] Al inicio de la Guerra del Pacífico, asumió el mando del Oroya [...] ascendió a contralmirante en 1907 [...]”. ORTIZ

del gobierno ayudaría a la formación de personal digno y competente, que lograrían reconstruir la Armada; deseos por los que los miembros de su generación venían trabajando desde el término de la infausta guerra del 1879<sup>54</sup>.

#### 4.- La Misión Naval francesa.

A inicios de siglo, sólo tres Armadas Sudamericanas – las de Argentina, Brasil y Chile – eran consideradas como tales por los británicos; las demás las veían como insignificantes. En Sudamérica, la carrera armamentista naval causada por la aparición del *Dreadnought* inglés (1902) ocasionó que estos tres países contasen con cruceros, acorazados, destructores y submarinos mandados a construir en los astilleros alemanes, británicos y estadounidenses<sup>55</sup>. Aquella situación naval sudamericana influyó en la decisión del gobierno francés de aceptar enviar una Misión Naval al Perú, pues no querían quedarse atrás en su influencia en la región.

En marzo de 1905, el gobierno de José Pardo solicitó al gobierno francés la contratación de un teniente de navío para que asumiera la Dirección de la Escuela Naval, la cual se encontraba nuevamente a bordo del pontón *Perú*<sup>56</sup>.

El motivo de la contratación de esta primera misión naval pudo haberse debido a que desde 1896 existía una Misión Militar francesa (M.M.F.) contratada por Nicolás de Piérola, que se encargó de profesionalizar al Ejército del Perú, buscando evitar que estos se interesasen en asuntos políticos<sup>57</sup>. En efecto, la educación institucional del ejército ha tenido una estrecha relación con su comportamiento político debido a que dependiendo de la

---

SOTELO, Jorge. & CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007, p. 214. Como se puede apreciar, este oficial naval vivió las dos guerras más importantes que tuvo el Perú durante el siglo XIX. Su experiencia profesional y de vida, lo inclinó a apoyar la contratación de la Misión Naval francesa. Tenía 60 años cuando fue Director de la Escuela Naval.

<sup>54</sup> PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. vol.2. pp.108 y 115.

<sup>55</sup> CAYO CÓRDOBA, Percy. *Historia Marítima del Perú. La República 1906 a 1919*, pp. 604-605.

<sup>56</sup> ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 73.

<sup>57</sup> COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*. Lima: Horizonte, 1982, p.24; LASTERLE, Philippe. "La Mission navale française au Pérou (1905-1914): un gout d'inachevé". *Derroteros de la Mar del sur*. 2002, número 10, pp. 92; ORTIZ SOTELO, Jorge. "El Capitán de Navío Charles Gordon Davy y la Misión Naval Norteamericana en el Perú". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 1987-1990, número 8-9, pp. 117.

“educación que se le imparta a un oficial, [este] tendrá principalmente sus repercusiones políticas en los lineamientos de un estado y en la estabilidad de un régimen”<sup>58</sup>

Otra posibilidad de entender por qué se contrató los servicios de marinos galos se puede encontrar en el hecho de que el Ministerio de Guerra y Marina, – influenciado por el “afrancesado” Ejército– buscó homogeneizar la administración de las Fuerzas Armadas, presionando para que los marinos peruanos recibieran los servicios de los franceses<sup>59</sup>.

Como ya se ha escrito, lo que motivó la autorización de enviar marinos franceses al Perú fueron las crecientes tensiones y rivalidades entre Francia, Inglaterra y la emergente Alemania, que trasladaron sus intereses a América buscando ampliar sus áreas de influencia en todos los espacios posibles, entre estas, la militar<sup>60</sup>.

La consecuencia fue la contratación de los servicios del teniente de navío Paul de Marguerye, – a pesar de las reservas del Jefe de la División Naval del Océano Pacífico, el capitán de navío Adigardi – que contó con el visto bueno del Jefe del Estado Mayor General de la Marina gala, el vicealmirante Touchard, y del Ministro de Marina Gastón Thomson.

El 25 de mayo de 1905, el Ministro de Marina Gaston Thomson y el Embajador del Perú en Francia, Manuel Candamo, firmaron el convenio por el cual el Teniente de Navío Paul de Marguerye trabajaría por el tiempo de tres años como Director de la Escuela Naval del Perú.

A su partida de Francia, el flamante Director trajo consigo toda la documentación necesaria para el cumplimiento de su misión – cursos, guías, reglamentos, entre otros – pues tenía en mente el modernizar a la Marina peruana. Marguerye no se limitó al ámbito académico, sino que comenzó a idear una nueva organización para la Armada. Propuso la creación del

---

<sup>58</sup> COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 23.

<sup>59</sup> MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno. Un estudio sobre relaciones civiles militares 1930-2000*. Perú: Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001, p.42.

<sup>60</sup> LASTERLE, Philippe. "La Mission navale française au Pérou (1905-1914), p.79; HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, capítulo Tres.



Estado Mayor<sup>61</sup>, de un Servicio Hidrográfico<sup>62</sup>, una Prefectura Marítima, un Servicio de Intendencia y una Comisaría General, pero sin tener el éxito deseado en todas sus iniciativas.

En lo que sí logró tener éxito fue en hacer entender la necesidad de cambiar la “estrategia naval peruana”. Las serias carencias financieras del Estado limitaban a que estas sean de carácter defensivo, para lo cual, la mejor arma naval serían los submarinos y torpedos<sup>63</sup>. En efecto, fue durante la década de 1910 que la mayoría de las Armadas del mundo adoptaron el uso del submarino como arma principal contra los acorazados<sup>64</sup>, teniendo su zenit en 1917, cuando se inició la guerra submarina sin restricciones que puso en duda la preponderancia naval inglesa<sup>65</sup>.

Los tres primeros años de trabajo de Marguerye fueron productivos y exitosos en general. Como se ha dicho, reorganizó la Escuela Naval, propuso la creación del Estado Mayor de Marina, escribió el Reglamento Orgánico para el Servicio a bordo de los buques<sup>66</sup>, creó la

---

<sup>61</sup> En 1908, el anónimo ARUFA sostuvo, en la *Revista de Marina*, la necesidad de contar con un Estado Mayor que se convirtiera en el gran organizador de toda la Armada. Para ello, propuso la contratación de un jefe de alta graduación de las Armadas de Alemania, Francia o Inglaterra. ARUFA. "Necesidad de la creación de un Estado Mayor para nuestra Armada". *Revista de Marina*. Callao, 1908, número 13, p. 13.

<sup>62</sup> Para 1918, se proponía hacer efectiva la iniciativa de organización del Servicio Hidrográfico de la Armada. Su ausencia evitaba que se contase aun con cartas náuticas exactas del litoral peruano. LABARTHE, Enrique. "Necesidad de la Organización del Servicio Hidrográfico de la Armada". *Revista de Marina*. Callao, 1918, número 4, pp. 348-360. En 1926, el capitán de fragata Federico Díaz Dulanto hizo suyo los aportes de qué y cómo organizar en el ya proyectado Servicio Hidrográfico. DÍAZ DULANTO, Federico. "Servicio Hidrográfico". *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, pp. 541-546.

<sup>63</sup> LASTERLE, Philippe. "La Mission navale française au Pérou (1905-1914)", p. 80; ORTIZ SOTELO, Jorge. *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos*. Lima: Biblioteca Nacional del Perú - Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2001, p. 40. Sobre la situación de la artillería naval – que debería responder a la estrategia defensiva u ofensiva peruana – en 1907, léase DE ALTHAUS, Juan. "Consideraciones sobre nuestro material de artillería". *Revista de Marina*. Callao, 1907 número 6, pp. 194-199.

<sup>64</sup> POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 195.

<sup>65</sup> VEGAS, Manuel I. "Necesidad de que el Perú sea Potencia Marítima y medios para conseguirlo". *Revista de Marina*. Callao, 1919, número 1, p. 16.

<sup>66</sup> Las observaciones sobre el Reglamento Orgánico a bordo de los buques de la Escuadra ya habían sido expuestas en la *Revista de Marina* desde el año de su creación. GARCÍA ROSELL, Carlos E. "Observaciones sobre el Reglamento Orgánico interior para los buques de la Armada". *Revista de Marina*. Callao, 1907, números 3 y 4, pp. 80-84 y 115-117.

Comandancia General de la Escuadra y gestionó las compras de dos sumergibles tipo *Laubeuf* a Francia, al astillero *Messieurs Schneider & Cie*, en Chalons-sur-Saone<sup>67</sup>.

El motivo de estas últimas compras, así como la del cazatorpedero *Teniente Rodriguez*, se debió a la situación fronteriza que tenía el Perú con cuatro de sus cinco países vecinos. Leguía trató de “liquidar las cuestiones de límites” y buscó contar con una fuerza naval que le sirviera al momento de las negociaciones<sup>68</sup>.

Las buenas relaciones que supo entablar y mantener tanto con los marinos como con las autoridades políticas peruanas, le sirvieron para que su contrato fuera renovado por dos años más, ascendiese al grado de capitán de navío<sup>69</sup> y fuera designado por el Presidente Leguía en el puesto de más alta responsabilidad dentro de la jerarquía de la Armada: Director de Marina. Esto mientras se organizaba su propuesta de creación del Estado Mayor “compuesto por tres secciones, destinado a reemplazar a la Dirección de Marina existente”<sup>70</sup>.

Esto provocó ciertas reticencias y celos de parte de algunos marinos peruanos con más años en el servicio. No aceptaban de buen grado el hecho de estar bajo las órdenes de un joven oficial extranjero. Los recuerdos del año 1866, cuando el Presidente Mariano Ignacio Prado quiso imponerles el mando del contralmirante estadounidense John Tucker, estaban en sus memorias.

En 1910 Paul de Marguerye tuvo que regresar a Francia, dejando las relaciones entre la Misión Naval y el Presidente en excelentes condiciones, siendo relevado por el teniente de navío Pierre Napoleón Augustin Lucien Guette, quien fue seleccionado por el Estado

---

<sup>67</sup> También vendió armamento al ejército. COBAS, Efraín. Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú, p. 125.

<sup>68</sup> RODRIGUEZ ASTI, John. "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914). Apuntes para su historia". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 2000, número 20, p. 172.

<sup>69</sup> CAYO CÓRDOBA, Percy. *Historia Marítima del Perú. La República 1906 a 1919*, p. 612.

<sup>70</sup> RODRIGUEZ ASTI, John. "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914)", p.166. *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1909, número 26-27, p. 78.

Mayor de la Marina francesa para continuar con la reorganización iniciada en 1905<sup>71</sup>. Su labor duró hasta 1914<sup>72</sup>.

Al inicio de sus funciones solicitó a su gobierno el apoyo de un oficial que se encargara de recibir a los nuevos sumergibles adquiridos el 27 de enero del mismo año, así como de capacitar técnicamente a los marinos peruanos en su uso y mantenimiento.

El 25 de agosto de 1911, el Ministro de Marina de Francia, Theophile Delcassé, firmó con Manuel Candamo el contrato para que el *Enseigne de vaisseau de 1ra Clase – equivalente* a teniente segundo de la Armada Peruana, alférez de navío de la Armada Española y a Lieutenant Junior Grade de la Armada Estadounidense – Joseph Theron sirviera como capitán de fragata en la Marina peruana y que se encargase de las “fonctions d’instructeur des équipages des sous-marins”<sup>73</sup>.

A pesar de tan promisorio comienzo, la gestión de Guette fue perdiendo respaldo y legitimidad convirtiéndose en el blanco de serias y duras críticas. Su desencuentro con la Asociación *Pro Marina del Perú* por la cuestión de la compra de un Buque Escuela – Guette fue de la idea de no gastar el dinero recaudado en la colecta nacional en tan lujosa compra, accesible, sólo a las grandes marinas – así como la acusación de corrupción por el controvertido proceso de compra a Francia del viejo crucero *Dupuy de Lome* (Elías Aguirre) mermaron la legitimidad de la Misión Naval francesa<sup>74</sup>.

---

<sup>71</sup> A la fecha tenía 36 años de edad. Su contrato de servicios por dos años fue firmado el 17 de octubre de 1910 por el Ministro de Marina, Almirante Boué de Lapeyrère y el Embajador peruano Manuel Candamo. LASTERLE, Philippe. "La Mission navale française au Pérou (1905-1914), p. 81; CAYO CÓRDOBA, Percy. *Historia Marítima del Perú. La República 1906 a 1919*, p. 614).

<sup>72</sup> Cinco marinos fueron los integrantes de la Misión Naval Francesa durante los nueve años de labores: Paul de Marguerie, Pierre Guette, Joseph Theron, Louis Charles Damase Guilleux y Enrique Mareschal.

<sup>73</sup> LASTERLE, Philippe. "La Mission navale française au Pérou (1905-1914), p. 82 y RODRIGUEZ ASTI, John. "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914), p. 168, lo nombran como teniente de navío Falleció en el año 1928. Estuvo casado con la dama peruana Augusta Guerin Figari.

<sup>74</sup> LASTERLE, Philippe. "La Mission navale française au Pérou (1905-1914), p. 85. Siete meses antes de la firma del contrato de Guette, la Directiva de la Asociación *en Pro de la Marina* – primera denominación – fue de la opinión favorable a la compra de un sumergible: “El Comité resuelve la adquisición de un sumergible”. GUERRERO LANG, Jorge. "Pro-Marina: su primer medio siglo (1909-1959)". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 1997, número 16, p. 19. Firmaron Ernesto de Mora, Ernesto Caballero y Lastres y Augusto

Como sostiene Ortiz Sotelo, la situación limítrofe del Perú durante los tres primeros lustros del siglo XX motivó a Leguía a buscar un adecuado plan de adquisiciones navales que fue realizado por los miembros de la Misión Naval Francesa, presentando una propuesta de compras defensivas de “unidades pequeñas, como torpederos y sumergibles [...]”<sup>75</sup>. La sugerencia de adquirirlas respondieron a la influencia de la teoría de la *Jeune École*, que sostuvo que la guerra naval debía sostenerse contra los acorazados y el comercio enemigo – principalmente Gran Bretaña – a través de pequeñas unidades como los submarinos y lanchas torpederas<sup>76</sup>.

Esta situación empeoró cuando el gobierno peruano negoció, a espaldas de los franceses, la compra de ocho sumergibles a la compañía estadounidense *Electric Boat Company* (EB). Guette, indignado por tal ofensa, solicitó a Guillermo Billinghurst – bajo amenaza de renuncia – que su autoridad sea reafirmada y reconocida solemnemente<sup>77</sup>. Este hecho llegó a los oídos del Ministro de Guerra y Marina, el Contralmirante Melitón Carvajal, quien era la cabeza del “clan d’arrierés [...] ennemi né de toute influence française”, empeorando la situación<sup>78</sup>.

Ante tal presión de críticas a su trabajo, Guette renunció al cargo de Director de Marina buscando aliviar las tensiones. Pero no fue suficiente. Los obstáculos políticos y

---

Pimentel. Véase también DE MORA, José E., CABALLERO Y LASTRES, Ernesto., & PIMENTEL, Augusto R. "Informe en Mayoría de la Comisión de Marina de la Asociación Nacional". *Revista de Marina*. Callao, 1910, número 35-36, pp. 328-334. Esto nos lleva a concluir que esta flamante Asociación, creada con la finalidad de comprar un buque escuela, no debiendo ser confundida con la *Junta Patriótica* que ayudó a comprar los dos primeros cruceros, tenía diversas opiniones internas sobre qué hacer con el dinero recaudado. En relación al *crucero Aguirre*, Philippe Lasterle sostiene, al igual que Rodríguez Asti, que la iniciativa de compra del *Dupuy de Lome* fue del presidente Leguía (2002: 86); RODRIGUEZ ASTI, John. "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914), pp.177-178.

<sup>75</sup> ORTIZ SOTELO, Jorge. 2001 *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos*. Lima: Biblioteca Nacional del Perú - Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2001, p. 39-40.

<sup>76</sup> TILL, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval, 1989, p. 50-55. Sin embargo hubo oficiales peruanos que ante las dos corrientes – acorazados o submarino – se inclinaban hacia los primeros. LABARTHE, Enrique. "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú". *Revista de Marina*. Callao, 1919, número 2, pp. 155.

<sup>77</sup> La compra de los ocho submarinos fue cancelada por Billinghurst debido a cuestiones legales y al alto costo para el decaído erario público. COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 160-162.

<sup>78</sup> LASTERLE, Philippe. "La Mission navale française au Pérou (1905-1914), p. 92.

financieros así como un fuerte lobby antifrancés trabaron la labor de los marinos galos<sup>79</sup>. Para 1914, la relación política y naval de la Misión Naval francesa había caído en una situación muy desacreditada.

En enero de aquel año, el Ministro Plenipotenciario de Francia en el Perú Enrique des Portes de la Fosse recomendó a su Ministro de Relaciones Exteriores el disolver todas las misiones militares de Francia en el Perú – incluía con esto a la del Ejército y a la de la Marina – por considerarlas “contreproductives et risqués”<sup>80</sup>. Sin embargo, y a pesar de los fuertes obstáculos a su gestión, Guette recomendó la permanencia de su misión con la finalidad de no perder la poca influencia ganada, aconsejando al Ministro de Marina francés Gauthier de Aude la reducción de los miembros de la misión a uno solo, que ejercería el cargo de Director de la Escuela Naval del Perú y asesor técnico del gobierno<sup>81</sup>.

El inminente estallido de la Primera Guerra Mundial (IGM) aceleraría la partida de ambas misiones francesas. Sólo la naval no volvería al Perú.

Un balance de los logros franceses en la Armada Peruana arrojaría un valor positivo en lo relacionado a la compra de naves para la Escuadra, la reorganización de la misma y, específicamente, de la Escuela Naval<sup>82</sup>. En el factor humano, se puede apreciar dos claros momentos. El primero correspondería al de Marguerye, quien supo ejercer sin mucha dificultad su misión. La segunda sería la de Guette, quien, más bien, tuvo una actitud confrontacional con sus críticos peruanos.

Se destaca el hecho que estas compras a Francia fueron realizadas durante la primera administración de Augusto Leguía. Incluso la fallida compra del crucero *Dupuy de Lome* se negoció para comprarlo al país galo.

Leguía bien pudo dar término a los servicios de la Misión Naval francesa contratada durante el periodo de José Pardo. Sus políticas poco ortodoxas para los miembros del Partido Civil pudieron expandirse al ámbito naval. Esta continuidad con el “plan naval” peruano – de reconstrucción con los paradigmas puestos y aprendidos en Europa –

---

<sup>79</sup> LASTERLE, Philippe. "La Mission navale française au Pérou (1905-1914), p. 91.

<sup>80</sup> Ídem, p. 92.

<sup>81</sup> Ibídem.

<sup>82</sup> RODRIGUEZ ASTI, John. "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914), p. 169.

demostraría que el exitoso empresario, vuelto político y educado a la inglesa, no tenía – al menos durante este periodo de tiempo – una inclinación a favor de los Estados Unidos, y que más bien, se comportó de una manera pragmática. La IGM aun no había empezado y la supremacía europea se mantenía.

Las lecciones de la IGM influyeron en el pensamiento estratégico de los marinos peruanos. En efecto, desde las páginas de la reabierta Revista de Marina se escribieron diversos artículos que hacían referencia a los combates y batallas navales que los países europeos sostenían entre ellos, así como de los avances y modificaciones tecnológicas que se venían haciendo en el ámbito de las construcciones y estrategias navales<sup>83</sup>.

Estos alejados hechos bélicos fueron lecciones que marinos como Enrique Labarthe, Manuel F. Jiménez, Manuel I. Vega y Ernesto Caballero y Lastres aprendieron y difundieron entre la comunidad naval peruana<sup>84</sup>.

El tema del poder naval y de su importancia para un país *tan* marítimo como el Perú fueron objetos de estudios y análisis por los oficiales jóvenes de la Armada: “[y] es que nos ha faltado – aunque parezca inverosímil decirlo – un Plan Naval, a base de nuestra futura política naval, de nuestras necesidades y de nuestros recursos”<sup>85</sup>, “los viejos moldes de la Táctica y Estrategia Navales, caducaron a la aparición del Sumergible”<sup>86</sup>.

En estos diferentes artículos se aprecia el descontento con la forma como se venía conduciendo el “resurgimiento de la Armada” con compras de buques que no significaban *per se* la modernización de la Institución Naval. En efecto, estas heterogéneas compras no habrían respondido a un estudiado Plan de Adquisiciones acorde con la realidad económica y geográfica peruana<sup>87</sup>: “[L]a implantación y desarrollo de una política naval acertada,

---

<sup>83</sup> Dejó de circular desde el año 1912 hasta 1916, cuando volvió aparecer.

<sup>84</sup> VEGAS, Manuel I. "Necesidad de que el Perú sea Potencia Marítima y medios para conseguirlo". *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 1-32.

<sup>85</sup> COLLINGWOOD. "Las nuevas bases de nuestro poder marítimo". *Revista de Marina*. Callao, 1918, número 2, pp. 92. “La dura lección que el Perú recibiera, sólo fue resultado de su falta de [sic] poder naval”. Véase también GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina". *Revista de Marina*. Callao, 1925 número 4, pp. 441.

<sup>86</sup> COLLINGWOOD. "Las nuevas bases de nuestro poder marítimo", p.100.

<sup>87</sup> La adquisición de elementos navales sin obedecer á un plan antelado, sería para el Perú una locura de muy funestas consecuencias” LUFEAU, Armand. "Programa Naval". *Revista de Marina*. Callao, 1908, número 16, pp. 192. “La formación futura de la flota es de esencia vital, pues los

osea [sic] racional, tiene que sujetarse en principio a dos condiciones esenciales: el poder económico y el plan técnico de adquisiciones”<sup>88</sup>.

Se aprecia un serio y público cuestionamiento por parte de los jóvenes oficiales hacia la manera cómo algunos Jefes dirigían los destinos de la Armada. Estos, representaban lo pasado y obsoleto, “se dejaban llevar siempre por un espíritu de desaliento y falta de iniciativa”, fueron los que “probablemente olvidaron que los hechos se extienden más allá de uno mismo, y que por eso, [es] que lo que en una época pasó inadvertido, con el tiempo, deja sentir sus efectos mas agudos en el seno de la Armada”<sup>89</sup>. Incluso, algunos de estos antiguos Jefes vieron como *enemigos* a los jóvenes oficiales que regresaban de navegar en modernas marinas, siendo aquellos los principales obstáculos que evitaron el enseñar e innovar lo visto y aprendido fuera del país: “En el tiempo en que las promociones que vinieron del extranjero se incorporaron a nosotros, cada uno de esos oficiales venía especializado, sin embargo repito que no se sacó de ellos todo el partido que hubieran podido rendir”<sup>90</sup> [sic].

Esta nueva generación de marinos que habían sido formados a inicios del siglo XX, que habían navegado en buques de modernas Armadas y que veían cómo el Perú se quedaba atrás en el proceso de reconstrucción de su Marina de Guerra no soportaron el cierto desgano y parálisis en que se encontraba la Institución Naval. Tenían ideas y proyectos, deseaban ser escuchados: “Seamos menos indolentes e insustanciales. La Institución nos reclama lo que legítimamente le debemos: nuestras energías intelectuales y vitales en provecho de su propaganda y resurgimiento. No huyamos de la lucha y seamos verdaderos factores del resurgimiento de la Escuadra, con las responsabilidades que nos tocan y el trabajo que nos incumbe”<sup>91</sup>. Un joven y representativo oficial de la Armada sostuvo que este fue el tiempo en que “la Marina quería sacudirse de la inercia de los menos, por el

---

hechos nos han probado muy dolorosamente por cierto, cuán erróneo y peligroso es permanecer en la inacción en orden [sic] a la defensa marítima del país” LUZ. "Consideraciones generales sobre la Política Naval del Perú". *Revista de Marina*. Callao, 1922, número 2, pp. 208.

<sup>88</sup> Ídem, p. 202

<sup>89</sup> LABARTHE, Enrique. "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú", pp. 144-145.

<sup>90</sup> RIVADENEIRA, Leónidas. "¿Camino hacia la especialización?". *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 6, pp. 575-577.

<sup>91</sup> LABARTHE, Enrique. "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú", p.144.

esfuerzo de nuevas generaciones de Jefes y Oficiales [sic] que perseguían para la Armada el lugar preferencial en la América del Sur que tenía perdido La Institución en estos momentos se sentía agraviada y desalentada”<sup>92</sup>.

Sin embargo, la crítica de la joven oficialidad no era destructiva en su objetivo, sino, más bien, proponía una vía profesional y seria de subsanar lo errado hasta el momento. El anónimo COLLINGWOOD – presumiblemente E. Caballero y Lastres – desarrolló una propuesta de crecimiento ordenado en el ámbito de las compras navales, teniendo en cuenta la economía y la geografía del país, el equilibrio geopolítico sudamericano, así como los resultados de las batallas navales de la *Gran Guerra*.

De hecho, los factores Chile – con su moderna fuerza naval – y Bolivia – con su deseo de una salida al mar – debían de ser neutralizados, siendo este objetivo “el espíritu de nuestra política naval”<sup>93</sup>.

Sobre la calidad y cualidad del material a flote de la Armada de Chile, COLLINGWOOD sostuvo que el Perú ya no podría igualarla. Los recursos fiscales no permitirían armar una Escuadra que empate a la chilena. La solución, aprendida de la Primera Guerra Mundial (IGM), fue el uso del arma submarina como elemento naval de importancia defensiva-ofensiva de países austeros: “Sumergibles. He aquí el arma por excelencia que debe ser la base de nuestro plan de adquisiciones”<sup>94</sup>.

Incluso propuso la adquisición de sumergibles y torpederos (defensa móvil), transportes (servicio de movilidad o transporte) e hidroaviones (servicio de informaciones y seguridad)<sup>95</sup>.

Esta primera “División” constaría de ocho sumergibles de 800 toneladas y cuatro destructores de 500 toneladas junto a dos buques nodrizas. La segunda “División” estaría

---

<sup>92</sup> PIZARRO, Tomás. *Memorias...*, p. 87.

<sup>93</sup> “Este Plan no lleva la idea de un ataque de nuestra parte a nación alguna, lejana o vecina”. COLLINGWOOD. “Las nuevas bases de nuestro poder marítimo”, p.93- 101

<sup>94</sup> Ídem, p. 94.

<sup>95</sup> “Los innumerables ejemplos que a diario nos ofrece la guerra actual, comprueban la utilidad y eficacia de la aviación, tanto bajo el punto de vista de los reconocimientos, como para el ataque de los objetivos designados y defensa de los mismos” JIMÉNEZ, Manuel F. “Sobre Aviación Militar y Artillería Antiaérea”. *Revista de Marina*. Callao, 1918, número 2, pp. 135-136.



formada por cuatro transportes de 4000 toneladas cada uno, y finalmente la tercera “División”, de al menos, seis hidroaviones<sup>96</sup> - nótese en el capítulo cuarto la similitud de esta propuesta con la presentada, en 1923, por el Jefe de la Misión Naval, contralmirante Woodward.

La distribución de esta Fuerza Naval Peruana estaría entre el puerto del Callao y el de Ilo. En este último se encontrarían la Estación de Minas, el Depósito para hidroaviones, el buque nodriza, cuatro sumergibles, dos destructores, y tres hidroaviones; mientras que en el primero permanecería el resto de la flota<sup>97</sup>.

Sumando a esta proyectada Escuadra los buques existentes, el Perú tendría diez sumergibles y tres destructores, lo cual no significaría ampliar el presupuesto asignado al ramo de Guerra y Marina (poco más de un millón de soles para la Marina), pero sí la autonomía de un Ministerio propio<sup>98</sup>.

COLLINGWOOD termina su propuesta del Plan Naval con la siguiente frase que se asemejará a las hechas y concretadas por los marinos estadounidenses durante el *Oncenio*: “Que sea el Sumergible la base de una nueva orientación para la Marina. Que sean las nuevas armas, los torpedos, las minas y los hidroaviones, las que hagan revivir el espíritu de los indomables marinos que fueron otrora gloria y orgullo nuestro y ejemplo venerado de todos”<sup>99</sup>. Tres años más tarde, Leguía expuso en su discurso durante la clausura del año académico de la Escuela Naval de 1920 que “Las adquisiciones hechas últimamente [...] no son sino la primera etapa del vasto plan que estoy dispuesto a desarrollar, convencido como me hallo, de la necesidad y urgencia de que este Instituto alcance el adelanto exigido por la mejor preparación de los defensores de nuestra dilatada costa”<sup>100</sup>.

---

<sup>96</sup> COLLINGWOOD. “Las nuevas bases de nuestro poder marítimo”, pp. 95-96.

<sup>97</sup> Ídem, p. 96.

<sup>98</sup> Ídem, pp. 98-100.

<sup>99</sup> Ídem, pp. 100-101.

<sup>100</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1921 número 1, p. 119.

## CAPÍTULO 2

### Trasfondo histórico y social que crearon a la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica.- Finales del s. XIX e inicios del s. XX

*“It is a disgrace to us as a nation that we should have no warships worthy of the name, and that our rich sea-board cities should lie at the mercy of a tenth rate power like Chili [sic]”* Theodore Roosevelt ante el Union League Club of New York, enero de 1888<sup>101</sup>.

*“Speak softly and carry a big stick and you will go far”* Theodore Roosevelt<sup>102</sup>.

Durante su *Guerra Civil*, los Estados Unidos de Norteamérica contó con 700 barcos, 5000 cañones navales, 6700 oficiales y 51000 hombres en el servicio activo, ocupando su lugar entre las potencias navales de la época. Por otro lado, inventores como Ericsson, Isherwood y Dahlgren lograron colocarla a la vanguardia de la tecnología naval<sup>103</sup>.

Sin embargo, a finales de la década de 1870, pasó por una fase de casi total abandono<sup>104</sup>, donde sólo contó con 52 buques y 500 cañones, así como con un reducido presupuesto debido a las prioridades de los asuntos internos del país, como fueron la conquista del oeste, la industrialización del noreste<sup>105</sup> y la reconstrucción del sur<sup>106</sup>. En efecto, muchos fueron de la idea de que los Estados Unidos tenía una defensa geográfica natural que

<sup>101</sup> HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 8.

<sup>102</sup> Ídem, Cap. XVI.

<sup>103</sup> POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 157.; KENNEDY, Paul. 1989 *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 247.

<sup>104</sup> “Following the Civil War, U.S. technological advancement slowed once again”. HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 133.; HAYES, John D., & HATTENDORF, John B. *The Writings of Stephen B. Luce*. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1975, p. 2.

<sup>105</sup> KENNEDY, Paul. 1989 *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 195

<sup>106</sup> POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 155.

consistía en el relativo aislamiento causado por los dos océanos que la separaban de Europa y de Asia<sup>107</sup>. En comparación cualitativa, la Armada de los Estados Unidos<sup>108</sup> no le habría podido hacer frente a las marinas de guerra del Perú y de Chile durante los años de la denominada *Guerra del Pacífico* o *Guerra del Guano y del Salitre*<sup>109</sup>.

Fueron los años en que predominaba la escuela de la experiencia, donde los oficiales se formaban en la mar adquiriendo los conocimientos prácticos de la guerra naval. Los estudios teóricos sobre cuestiones estratégicas eran, en cierto sentido, menospreciados y evitados. En efecto, las discrepancias entre los promotores del estudio científico de la estrategia contra los que optaron por el pragmatismo táctico, ocasionaron que en estos años el material a flote predominara sobre el pensamiento en sí<sup>110</sup>. Su principal argumento era que las variables imponderables de la guerra naval no podían ser medidas por “reglas sencillas”.

Sin embargo, algunos Jefes y políticos lograron hacer entender al gobierno de la necesidad de contar con una fuerte y sólida Armada que protegiese sus intereses comerciales marítimos<sup>111</sup>. Las construcciones navales de finales del s. XIX e inicios del s. XX, que respondieron al estímulo de una política naval expansionista como herramienta complementaria a la política exterior de los Estados Unidos, demostraron que el efecto había dado resultado<sup>112</sup>. En efecto, durante este periodo, la Marina de Guerra de los

---

<sup>107</sup> BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*. Stanford University Press, 1993, p.9.

<sup>108</sup> Durante el artículo se nombrará de forma indistinta, Armada como Marina de Guerra.

<sup>109</sup> Incluso en 1891, el comandante del USS *Yorktown*, el futuro almirante de la “Gran Flota Blanca” Robley Evans, tuvo un incidente que casi llevó a la guerra a su país con Chile. La solución diplomática que propuso el presidente de los Estados Unidos, Benjamin Harrison, pudo haberse debido a la superioridad naval de la Armada de Chile en aquellos años. HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, pp. 134 y 157. Sobre la vida de Evans, léase MISIEGO, Joaquín. "Contralmirante Robley Evans". *Revista de Marina*. Callao, 1908 número 11, pp. 416-418.

<sup>110</sup> TILL, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, pp.17-24.

<sup>111</sup> HATTENDORF, John B., MITCHELL SIMPSON III, B., & WADLEIGH, John R. *Sailors and Scholars. The Centennial History of the U.S. Naval War College*. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1984, p. 4.

<sup>112</sup> POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 187.

Estados Unidos fue adquiriendo la forma y fondo que la llevaría a convertirse – luego de la Primera Guerra Mundial – en la marina más poderosa del planeta<sup>113</sup>.

Los cambios tecnológicos y geopolíticos motivaron el desarrollo del profesionalismo dentro de la *U.S. Navy*. La década de 1880 fue testigo del impulso innovador en el progreso analítico y tecnológico en la Armada<sup>114</sup>. Esto significó la reconstrucción de la misma, teniendo que sobreponerse a una serie de obstáculos políticos, económicos, administrativos e ideológicos que se mantenían vigentes<sup>115</sup>.

### **1.- El desarrollo de la Armada como elemento fundamental en el expansionismo de los Estados Unidos a finales del s. XIX e inicios del s. XX.**

Entre los hombres que empujaron al desarrollo a la Marina de Guerra de los Estados Unidos, convirtiéndola en la más poderosa del mundo, estuvieron personajes como el marino e historiador Alfred T. Mahan, el contralmirante Stephen B. Luce, Henry Cabot Lodge y el presidente Theodore Roosevelt, quienes supieron desarrollar la tesis del poder naval y de su importancia vital para el crecimiento de su país<sup>116</sup>.

<sup>113</sup> PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930)*, p. 13.

<sup>114</sup> Mucho influyó Mahan desde su desempeño como comandante de una corbeta con sus máquinas inoperantes, destacado en el Callao, quien fue alarmando a sus superiores acerca del riesgo que significaba Chile para sus intereses expansionistas en Panamá. TROMBEN, Carlos (2008). <<Presencia del crucero “Esmeralda” en Panamá>>. *Tareas Panamá*, Nro.129 mayo-ago 2008, pp. 61-79. CELA, Centro de Estudios latinoamericanos Justo Arosemena. Consulta: 20 marzo de 2014 < <http://biblioteca.clacso.edu.ar/subida/Panama/cela/20120717103953/crucero.pdf.ori>>. Debo esta apreciación al señor contralmirante (r) de la Armada de Chile, Alexander Tavra Checura. Sobre la teoría de Chile expansionista véase también GARCÍA MARTÍNEZ, José R. "Intrahistoria del Tratado de Paz y Amistad entre España y Chile de 1883". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 2013, número33, pp. 229-281.

<sup>115</sup> HATTENDORF, John B., MITCHELL SIMPSON III, B., & WADLEIGH, John R. *Sailors and Scholars*, p. 8.

<sup>116</sup> Luce propuso la selecta formación superior de los oficiales de la Armada, una educación que fuera más allá de la recibida en la Academia Naval. El resultado fue la creación del colegio de Guerra Naval, donde el arte de la Guerra sería instruido a un selecto grupo de oficiales. POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 161; HATTENDORF, John B., MITCHELL SIMPSON III, B., & WADLEIGH, John R. *Sailors and Scholars*, pp. 17-19. “La modificación de la política naval era casi con certeza debida a cambios en la situación nacional más que a los argumentos de Mahan. Él fue quien reconoció y mencionó esos cambios, pero no puede atribuírsele el mérito de haberlos iniciado”. TILL, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, p. 46.

Ellos pertenecieron a la denominada *Generación del 98* estadounidense, siendo los promotores de la toma de conciencia del expansionismo fuera de Norteamérica<sup>117</sup> con el apoyo *sine qua non* de su Armada.

En efecto, las décadas finales del siglo XIX dieron origen a la carrera imperialista por parte de las potencias europeas, carrera que se extendió y se decidiría en los mares. Esto provocó que varias estrategias estadounidenses propusieran abandonar el argumento de la defensa causada por el “aislamiento geográfico” por una nueva estrategia que modificara, fundamentalmente, la estructura de su fuerza así como su doctrina de operaciones. Sus objetivos debían cambiar de la protección del comercio hacia la seguridad nacional<sup>118</sup>. Así, durante estos años, Estados Unidos se convirtió en una potencia mundial, aunque no era considerado, aún, parte del sistema internacional. Para esto, debía dejar su zona de *comfort* causada por el aislamiento producido por dos océanos, y no contentarse con haber dominado el hemisferio luego de derrotar a España en 1898<sup>119</sup>.

Ciertamente, las décadas finales del siglo XIX fueron testigos del cambio de la ponderación de los imperios, así como de la aparición de nuevos “incómodos” actores en el escenario mundial, incluidos los Estados Unidos, que buscaron abarcar los mercados y territorios más allá de sus fronteras<sup>120</sup>. En efecto, luego de la IGM, el rápido crecimiento y desarrollo industrial de la “Gran Nación del Norte” ocasionó el “desplazamiento histórico del centro de gravedad de la economía mundial, que en el siglo XIX estuvo en Europa, para trasladarse a la costa atlántica estadounidense [...] [y luego] a la costa del Pacífico”<sup>121</sup>.

La teoría de Mahan buscaba convertir a la Armada en una potente fuerza de disuasión incluso en tiempo de paz. Los seguidores de Mahan tuvieron primero que lograr convencer

---

<sup>117</sup> KLAIBER S.J., Jeffrey. "La ira y la quimera". En E. Hopkins Rodríguez (Ed.), *Actas del Coloquio Internacional Centenario del 98. España y América* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú-Fondo Editorial, 2001, pp. 61.

<sup>118</sup> BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, p. 11.

<sup>119</sup> KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 248. Con la anexión, en dicha contienda, de las Filipinas, Guam y Hawai, los Estados Unidos se convirtió en un imperio con posesiones de ultramar –debo esta apreciación al capitán de navío Kurt Bottger Garfias–.

<sup>120</sup> *Ibid*, p. 195.

<sup>121</sup> PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. *Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930)*, p. 14.

a los estadounidenses de que los intereses nacionales de su país se encontraban en peligro por causa de la nueva lucha por poderes de los imperios en Europa<sup>122</sup>. La tarea no fue fácil. Un ejemplo de lo complicado que resultó cambiar la mentalidad, fuera de vigencia, de los marinos al mando de la institución naval, fue la creación de la Escuela de Guerra Naval (Naval War College). El impulsor y cerebro de esta operación fue el comodoro y luego contralmirante Stephen B. Luce, quien a través de sus escritos sobre táctica, historia, crítica literaria, reformas administrativas, estrategia naval y de la importancia intelectual que el oficial de marina debería tener logró convencer – luego de casi una década de promover la idea – al Ejecutivo, al Congreso y al Alto Mando de su Armada y de su país sobre la necesidad de educar a los oficiales de grados intermedios en los asuntos propios de la guerra naval, pero bajo una óptica científica<sup>123</sup>.

En efecto, sostuvo la necesidad del cambio de la estrategia naval defensiva a la ofensiva a través de la protección y el patrullaje de los puertos y de las líneas de comunicación del comercio marítimo – la fuente del poder nacional – con una grande y cohesionada fuerza naval<sup>124</sup>. Para esto era necesario que se contase, además de una poderosa Armada, con “colonias” logísticas – de preferencia islas o pequeños puntos estratégicos con el fin de abastecer a la flota en todos los mares y océanos<sup>125</sup>–.

---

<sup>122</sup> Para algunos autores, Mahan no brilló por su concepción estratégica, ni como historiador, sino, como actor histórico en un momento donde la coyuntura le dio la oportunidad de alcanzar la fama e influir a causa de esta, no al revés. Sus ideas expuestas no fueron novedosas, pero no llegaron a oídos sordos, sino, más bien, a gobernantes dispuestos a usar su tesis como argumento a la nueva expansión territorial fuera de sus dominios fronterizos SYMONDS, Craig. "Alfred Thayer Mahan". En G. Till, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval, 1989. pp. 45-50. También tuvo detractores que dudaron de su capacidad de análisis. HUNT, Barry D. "The Outstanding Naval Strategic Writers of the Century". *The Naval War College Review*, 1984, vol. 37, pp. 87-90.

<sup>123</sup> HAYES, John D., & HATTENDORF, John B. *The Writings of Stephen B. Luce*. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1975; HATTENDORF, John B., MITCHELL SIMPSON III, B., & WADLEIGH, John R. *Sailors and Scholars*, pp.11-37.

<sup>124</sup> HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 8; BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, p. 10. Este pensamiento se asemeja de cierto modo al del inglés Sir Walter Raleigh quien sostuvo en el siglo XVI que “una fuerza en el mar tendría mucha mayor flexibilidad y movilidad [que un ejército en tierra] , y fácilmente podría eludir al enemigo en la costa TILL, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, p.37.

<sup>125</sup> “[...] mencionaremos las clases de buques auxiliares de la escuadra americana, donde estos servicios son objeto de especial atención, por el hecho de que los EE.UU. no poseen bases navales en número suficiente” Revista de Marina. "Operaciones Navales.- Navíos de combate. Auxiliares,

Mahan creía que las mayores dificultades que su país encontraría se hallaban en ultramar, por ende, sostuvo que Estados Unidos debería ser capaz de enfrentar a sus amenazas fuera de su territorio, en altamar: “Preparedness for naval war – preparedness against naval attack and for naval offence – is preparedness for anything that is likely to occur”<sup>126</sup>. Mahan se encargó de formar una nueva conciencia estratégica relacionada a las posibilidades de la guerra naval<sup>127</sup>.

Las concepciones de Mahan encontraron eco en el impetuoso e inteligente político Theodore Roosevelt quien compartía las mismas ideas y aspiraciones sobre la importancia de que su país se convirtiera en una potencia marítima mundial a través de un programa de construcciones navales – que luego implantaría durante su gobierno – que llevarían a la Armada estadounidense a ser una de las primeras potencias a inicios del siglo XX<sup>128</sup>. En efecto, para 1916, ocuparía el segundo lugar por debajo de Gran Bretaña<sup>129</sup>

Roosevelt – quien fuera una de las mentes brillantes de su época – logró entender la posición y el rol de la fuerza naval dentro de la importancia del poder militar en el espectro de las relaciones internacionales. En efecto, la propuesta del agresivo e impetuoso estratega sobre la política exterior de su país se fundamentaba en la modernización de su Armada. Sus escritos promovieron una agresiva política naval capaz de hacer frente a los cada vez más competitivos imperios europeos que buscaban la globalización de su comercio marítimo<sup>130</sup>. Esta expansión europea era una amenaza potencial a los principios de la *Doctrina Monroe*. El resultado fue el incremento de las unidades a flote, la innovación

---

etc." *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 5, p. 463. KLAIBER S.J., Jeffrey. "La ira y la quimera", p. 63.

<sup>126</sup> Alfred Thayer Mahan, "Preparedness for Naval War", in *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (Boston, MA: Little, Brown, and Company, 1897), p.94. En ARMSTRONG, Benjamin F. *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2013, p. 6.

<sup>127</sup> BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, p. 17; ORTIZ SOTELO, Jorge. "Evolución del pensamiento estratégico marítimo y su influencia en la Marina de Guerra del Perú. *Revista de Marina*. Callao, 2013, número 3, pp. 57.

<sup>128</sup> HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, cap. XVI.

<sup>129</sup> BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, p.11.

<sup>130</sup> KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 247.

tecnológica, así como la logística terrestre necesaria para su sostenimiento<sup>131</sup>. El desarrollo de los Estados Unidos – sostenía – se encontraba estrechamente vinculado a la modernización de su Marina de Guerra, por esto, junto al historiador y político Henry Cabot Lodge dieron forma al proyecto conocido como la “Large Policy” con el objetivo de que su país se convirtiera en la potencia dominante del hemisferio occidental<sup>132</sup>. En efecto, la asignación presupuestaria a la Armada aumentó de 22 millones en 1890 a 139 millones en 1914, convirtiéndola en la tercera del mundo<sup>133</sup>.

Para esto, la interpretación activa-coercitiva de Roosevelt a la *Doctrina Monroe* le dio el sustento ideológico para convencer a los políticos de su tiempo de que ninguna nación podría sostener su lugar en el mundo si no contase con un eficiente brazo armado, especialmente el naval<sup>134</sup>.

Sin embargo, su plan de construcción naval no encontró inmediato eco en todos los sectores de la alta Administración pública. Entre los que se opusieron al entonces Asistente del Secretario de Marina se encontraron su propio jefe – John D. Long, quien era de la idea de mantener el concepto de fuerza naval defensiva costera, por ende de pequeños y baratos buques – y el Presidente William Mckinley, quien se mostró sin entusiasmo ante las propuestas de despliegue operacional de las unidades navales ante la amenaza de conflicto con España<sup>135</sup>.

Fue este conflicto el que demostró la vehemencia y conocimiento en los temas de estrategia naval del joven Roosevelt, pues a pesar del eficiente – aunque no autorizado por el Presidente – despliegue de fuerzas navales a las Filipinas como a Cuba, tuvo que renunciar a su cargo en mayo de 1898, asumiendo el puesto de segundo comandante del 1er Regimiento Voluntario de los Estados Unidos – los “Rough Riders” – en Cuba, donde

---

<sup>131</sup> [...] Mahanians wanted to turn the Navy into an offensive force, to establish a fleet of battleships at full strength in peacetime, to turn the United States into a world-class naval power”. BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, p. 11-12.

<sup>132</sup> HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 7.

<sup>133</sup> KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 247.

<sup>134</sup> HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, pp. 11-15.

<sup>135</sup> *Íbid*, p. 16.



obtuvo el grado de coronel y la fama de héroe nacional<sup>136</sup>. Esta imagen, y el oportunismo político de McKinley le valieron ser convocado a la vicepresidencia de los Estados Unidos. Un año después asumiría, a los 41 años de edad, la primera administración nacional. Las consecuencias de la guerra contra España de 1898 fueron fundamentales para los Estados Unidos, pues le significó el control del mar y la extensión de su perímetro marítimo de seguridad, cambiando su posición como actor influyente en el mundo<sup>137</sup>. Este hecho fue destacado en un trabajo del alumno naval Enrique Labarthe, articulista de la flamante Revista de Marina, quien sostuvo que a pesar que la “marina americana es de fecha muy reciente [...] los éxitos obtenidos sobre adversarios mal preparados embriagan á [sic] la Gran República”<sup>138</sup>.

Como Presidente, tuvo la oportunidad de dirigir la política exterior de una manera activa y combativa. Su fundamento principal fue evitar el ingreso al continente Americano de las fuerzas foráneas que ansiaban establecerse en zonas de América. Estas potencias europeas criticaban la interpretación expansiva de la *Doctrina Monroe*, no creyendo en los “alardes” de “Teddie”. Para esto, Roosevelt tuvo que demostrar a sus ciudadanos que si deseaban que la política funcionase, necesitaban contar con una fuerza de combate creíble y convincente ante los imperios europeos<sup>139</sup>.

La crisis de Venezuela de 1902-1903 fue el momento preciso para demostrar a las incrédulas grandes potencias que los Estados Unidos no alardeaban de la efectividad de la *Doctrina Monroe* y del potencial de su Armada, sino, más bien, que tenía la capacidad real y efectiva de evitar injerencias transatlánticas en territorio continental americano<sup>140</sup>. La

---

<sup>136</sup> “By the eve of the Spanish-American War, the United States had acquired a fleet that, though far from being the world’s most powerful, was eminently respectable: 4 first-class battleships, 2 second-class battleships, 2 armored cruisers, 10 protected cruisers, and a considerable number of gunboats, monitor, and torpedo boats” POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 160; HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 23.

<sup>137</sup> BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, pp.27-28.

<sup>138</sup> LABARTHE, Enrique. 1907 "Las Marina de los Estados Unidos y el Japón". *Revista de Marina*. Callao, 1907, número 6, p. 213.

<sup>139</sup> BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, p. 45; HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 30.

<sup>140</sup> “What Roosevelt needed, and perhaps even desired, was an opportunity to pit his will an the armament of the United States against Germany to firmly establish America’s position as a leading power in the international system”. HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, pp. 48 y 51-52; POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 196.

revolución de Panamá en 1903, el incidente en Marruecos y las negociaciones de paz entre Japón y Rusia en el Portsmouth Navy Yard en New Hampshire, en el cual la Armada de los Estados Unidos jugó un rol preponderante como herramienta de la creciente diplomacia “speak softly”, demostró la evolución del pensamiento diplomático de Roosevelt, entendiendo los límites del uso del poder militar<sup>141</sup>. En efecto, estos asuntos internacionales de comienzo del siglo XX hicieron entender a los Estados Unidos que el contar con una organización militar que diese preponderancia al poder naval, era el curso más estratégicamente viable para su país<sup>142</sup>. Por otro lado, le mostraron a los imperios de Europa de que no podrían ingresar a los dominios americanos de los Estados Unidos<sup>143</sup>.

Un año más tarde, T.R. revisó y amplió los alcances de la *Doctrina Monroe* declarando que su país asumía la responsabilidad de resguardar el hemisferio contra intentos de intervención europea, convirtiéndose así en el “protector” de sus débiles vecinos latinos. Estos tuvieron el temor de que la situación política internacional hubiera dado paso al relevo de potencia imperialista: de Europa hacia América. La visita de “buena voluntad” del Secretario de Estado Elihu Root, en 1906, quiso aclarar que los Estados Unidos sólo buscaban hacer respetar la independencia y libertad de las repúblicas latinoamericanas:

Roosevelt viewed the United States as a protector – an intermediary between the smaller, weaker neighbors to the south and the larger, stronger powers of Europe. The fact that the United States now had a fleet capable of upholding these responsibilities reassured South American leaders that they could put to rest their enduring fears of colonial reconquest by European powers<sup>144</sup>.

Sin embargo, es necesario aclarar que esta justificación imperialista-expansionista ya había sido sustentada por el historiador Frederick Jackson Turner quien durante la última década del siglo XIX e inicios del XX expuso la necesidad de la continuación de la existencia de una frontera territorial que actúe como *válvula de escape* a los problemas sociales internos.

---

<sup>141</sup> HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, capítulo tres, 103 y 131). Cuando Japón destruyó a la Flota rusa en Tsushima en 1905, se convirtió en un potencial adversario para los Estados Unidos. BAER, George. *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power*, 42.

<sup>142</sup> ARMSTRONG, Benjamín F. *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2013, p. 6.

<sup>143</sup> KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 246.

<sup>144</sup> HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p.158.

Para Turner, esta frontera mantenía viva el espíritu aventurero y pionero del pueblo estadounidense, y sin esta, “los Estados Unidos ya no serían la tierra de oportunidades ni el crisol de individuos fuertes y libres”<sup>145</sup>.

La tesis de Turner sobre el caos social por falta de la “válvula de escape” que representaba la frontera por conquistar se confirmó con la depresión económica de 1893<sup>146</sup>. La solución a esta grave situación tenía que ser encontrada fuera de los límites físicos del territorio donde las fronteras abundaban<sup>147</sup>. En otras palabras tenía que “abarca[r] todo el resto del mundo”<sup>148</sup>. De esta forma, los intereses económicos de los Estados Unidos sobrepasaron los valores filosóficos de la República estimulando el acceso a nuevos mercados a través del comercio marítimo<sup>149</sup>. En efecto, el país estaba logrando tal grado de industrialización, que las manufacturas estadounidenses, previendo una saturación del mercado interno, buscaron expandirse hacia el exterior<sup>150</sup>. Ante esta situación, los líderes entendieron la importancia de reactivar la marina mercante así como la de contar con una poderosa Armada capaz de protegerla en el comercio externo<sup>151</sup>:

It seems demonstrable, therefore, that as commerce is the engrossing and predominant interest of the world to-day, so, in consequence of its acquired expansion, oversea commerce, oversea political acquisition, and maritime commercial routes are now the primary objects of external policy among nations. The instruments for the maintenance of policy directed upon these objects is the Navy of the several States<sup>152</sup>.

Puede apreciarse una línea de relación expansionista en los discursos de Turner-Mahan-Roosevelt en el sentido de que “la Guerra contra España fue la continuación de la

---

<sup>145</sup> KLAIBER S.J., Jeffrey. "La ira y la quimera", p. 62.

<sup>146</sup> Ya los territorios inexplorados del oeste habían sido colonizados.

<sup>147</sup> “[...] there was a growing desire to develop overseas markets for domestic products, a situation often historically accompanied by the development of a strong navy”. HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 133.

<sup>148</sup> KLAIBER S.J., Jeffrey. "La ira y la quimera", p. 63.

<sup>149</sup> HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 166.

<sup>150</sup> KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, pp. 200-246.

<sup>151</sup> POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 159.

<sup>152</sup> Alfred Thayer Mahan, “The Principles of Naval Administration” in *Naval Administration and Warfare: Some General Principles* (Boston, MA: Little, Brown, And Company, 1918), p.349. En ARMSTRONG, Benjamín F. *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2013, p. 49.

conquista del oeste”<sup>153</sup>. Interés seguido por varios inversionistas que veían riquezas más allá de sus fronteras, como en el Asia y en América del Sur<sup>154</sup>. Así, estos, junto a quienes se aprovecharon de la Guerra para revivir los sentimientos románticos, pioneros y aventureros de la sociedad estadounidense – el *New York World* (Joseph Pulitzer) y el *New York Journal* (William Randolph Hearst) – con fines comerciales; fertilizaron las ideas sociales darwinistas difundidas por John Fiske y Josiah Strong de pertenecer a una raza superior llamada a la conquista del mundo<sup>155</sup>.

La decisión del presidente Mcklinley de quedarse con los territorios conquistados bajo el argumento de cristianizarlos y llevarles el desarrollo occidental por considerarlos bárbaros, se asemeja claramente a los argumentos utilizados por los conquistadores del joven imperio español del siglo XVI cuando arribaron a América<sup>156</sup>.

Para afianzar y dar continuidad a esta política expansiva imperialista, Roosevelt comprendió que requería del uso de modernos buques con gran capacidad de fuego. Para esto, empeñó a los jóvenes oficiales a que presentasen propuestas innovadoras que rompiesen con los antiguos moldes y doctrinas de la mayoría de oficiales del Alto Mando<sup>157</sup>. El entonces capitán de fragata – luego almirante – William Sims fue la voz detrás del agente del cambio en que se convirtió el Presidente Republicano, incluso “atreviéndose” a ir contra la propuesta multicalibre de Alfred T. Mahan, sugiriendo la construcción de buques con gran capacidad de fuego de alto calibre. En efecto, Roosevelt apoyó la propuesta del joven Sims pronunciándola en su mensaje de fin de año (1904) ante

---

<sup>153</sup> KLAIBER S.J., Jeffrey. "La ira y la quimera", pp. 65-66.

<sup>154</sup> Años más tarde, la coyuntura posterior a la *Gran Guerra*, haría decir al presidente Calvin Coolidge que “Lo esencial para Estados Unidos son los negocios”, y que buena parte de ellos se darían en el exterior. CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. (J. Ortiz Sotelo, Ed., J. Ortiz Sotelo, & N. Clarke Soldevilla, Trads.) Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado - Centro Peruano de Estudios Internacionales, 2002, p. 285. “After all, the chief business of the American people is business”. The American Presidency Project. Cavin Coolidge XXX President of the united States: 1923-1929. Consultado: 17 octubre 2013 <<http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=24180> >.

<sup>155</sup> KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 246.

<sup>156</sup> KLAIBER S.J., Jeffrey. "La ira y la quimera", p. 69.

<sup>157</sup> KUEHN, John T. *Agents of INNOVATION. The General Board and the Design of the Fleet that Defeated the Japanese Navy*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2008, p. 9.

el Congreso sosteniendo que “the main reliance, the main standby, in any navy worthy of the name must be the great battleships, heavily armored and heavily gunned<sup>158</sup>.”

Los audaces proyectos de lanzar y recuperar aeronaves desde buques en el mar – los antecedentes directos del portaviones –, el impulso al arma submarina como a la construcción de botes torpederos fueron duramente combatidos por los antiguos oficiales de marina que no se atrevieron a innovar en el desarrollo y tecnología naval<sup>159</sup>. Puede verse que Roosevelt y otros como él, entendieron que aquellas naciones con el poder industrial, la capacidad de innovar e inventar, de desarrollar tecnología, así como de utilizar eficientemente sus fuentes de energía, serían las que dominarían dentro del ya precario orden internacional<sup>160</sup>.

Las ideas y auspicios de Roosevelt, desde el inicio de su carrera política en 1897, lograron vencer aquella resistencia doctrinal y burocrática modificando la estrategia y la táctica de la guerra naval, convirtiendo a la Armada de los Estados Unidos en un moderno agente innovador y paradigmático en la construcción naval, así como en un actor clave en la diplomacia de su país. En otras palabras, el vigoroso desarrollo de la Armada estadounidense no respondió, estrictamente, a un concepto militar ofensivo, sino, más bien, como una garantía para obtener la paz<sup>161</sup>, a su manera. Por otro lado, se reconocía el papel preponderante que el Poder Naval tendría en las contiendas relacionadas a la competencia comercial en un mundo de creciente y rápida globalización<sup>162</sup>.

Podemos concluir que la Marina estadounidense de aquellos años – al concluir la Primera Guerra Mundial – era una Institución que había logrado un admirable nivel de homogeneidad. Casi todos sus oficiales provenían de la Academia Naval de Annapolis, donde eran preparados muy intensamente en aspectos referentes a liderazgo. En Annapolis y en la Escuela Superior de Guerra Naval, en Newport, Rhode Island, los estudiantes

---

<sup>158</sup> HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 143.

<sup>159</sup> En 1911, Glenn H. Curtis fabricó el primer aeroplano. En 1912, la Armada de los Estados Unidos estableció su primera unidad de aviación naval en Annapolis, Maryland. POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 196.

<sup>160</sup> KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*, p. 196-198.

<sup>161</sup> HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 151-168.

<sup>162</sup> ARMSTRONG, Benjamin F. *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2013, p. 42.

aprendían las teorías de los principales estrategias de su época, que enfatizaban la concentración de fuerzas para poder lograr el poderío del mar. La estrategia naval estuvo dominada por el tamaño de las armas, los buques y las batallas, entre más grandes mejor.

Esta era la Marina de la que el Presidente Woodrow Wilson dijo sería la primera en el mundo cuando firmó el acuerdo de la Marina de 1916 para construir una flota que alcanzara los sesenta buques capitales en 1925. Pero la Conferencia Naval de Washington, en 1921 y 1922, afectó este ambicioso programa, acatando el Tratado de los Cinco Grandes, suscrito en 1920, que fijó limitaciones en la construcción de buques de guerra de los Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Italia y Francia<sup>163</sup>.

Augusto Leguía entendió este mensaje durante el *Oncenio*, habiendo esperado el término de la IGM como prueba palpable de la supremacía estadounidense en el nuevo orden mundial<sup>164</sup>. En efecto, el Presidente peruano llegó a sostener, en 1923, y ante la presencia de los miembros de la Misión Naval estadounidense que los Estados Unidos:

Dotado de una estupenda fuerza material, sólo la utiliza para impulsar su progreso interno, cultural y económico para ponerla desinteresadamente al servicio de los intereses permanentes de la Humanidad [...] que más bien, todos los pueblos del orbe deben congratularse del encumbramiento de un país que sólo persigue el imperialismo del derecho y que siendo hoy el celoso guardián de la autonomía del continente, el árbitro moral de los más graves conflictos internacionales, sólo puede infundir sospechas o perjudicar a los pueblos que se debaten en sus egoísmos o en sus remordimientos<sup>165</sup>.

Por su parte, y a mediados de la década del veinte, el capitán de corbeta Alfredo Bazo sostuvo en un artículo publicado en la *Revista de Marina* que:

En sus manos [de los Estados Unidos] se encuentran nuestros mercados y corporaciones explotan nuestras riquezas mineras, pagando a los gobiernos

---

<sup>163</sup> MASTERSON, Daniel. "La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920", pp.132-133.

<sup>164</sup> MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno. Un estudio sobre relaciones civiles militares 1930-2000*. Perú: Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001, p. 2.

<sup>165</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1923, número 6, pp. 795-796.

reducidísimos impuestos. La influencia de sus representantes diplomáticos es omnipotente y nada adelantaría con tomar de hecho los gobiernos. Bien claro se ve pues cuál es el camino que conviene seguir a los países Latino Americanos si quieren conservar la vida independiente<sup>166</sup>.

El “mar” de funcionarios públicos del país del norte que arribaron al Perú, en especial los de la Misión Naval, son prueba de que los pilares puestos por Theodore Roosevelt – en palabras de Leguía el “genuino representante de las virtudes de sus compatriotas” – dieron resultado. En efecto, en 1927, Leguía ordenó a la Cancillería peruana rendir un homenaje a la memoria de James Monroe sosteniendo que

[Su] salvadora doctrina protegió, al principio, la independencia de las naciones americanas y se ha convertido, después, en el precepto moral que orienta la civilización de todo un continente por rumbos de unificación, de originalidad, de respeto a las libertades, contradiciendo la propaganda de los que confunden la misión civilizadora y justiciera de la nación norteamericana con una política de imperialismo vulgar<sup>167</sup>.

El pragmático hombre de negocios que ahora volvía al ámbito político, actuó de manera astuta frente al nuevo ordenamiento de las potencias internacionales: “buscó enérgicamente atraer inversiones y préstamos extranjeros, sobre todo de los Estados Unidos, cuyo comercio e inversiones en América del Sur se incrementaron enormemente [...] después de la apertura del canal de Panamá en 1913”<sup>168</sup> y se consolidó al término de la *Gran Guerra*.

---

<sup>166</sup> BAZO, Alfredo. "El Perú y la próxima guerra". *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 2, pp. 229.

<sup>167</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 por el Presidente de la República Don Augusto B. Leguía*. Lima: Imprenta Garcilaso, 1927, p.7.

<sup>168</sup> KLARÉN, Peter. *Nación y Sociedad en la historia del Perú*, p. 301

## CAPÍTULO 3

### La Misión Naval estadounidense en el Perú, Leguía y el comienzo de la reforma de la Armada Peruana

*“In case I am not reappointed as Minister of Marine, one of my first official acts as Senator will be to work for an American Military Mission to replace the very inefficient French Mission. We need Americans here for that purpose as they, being of a different temperament, are the only ones that understand how to teach, successfully, efficient organization, and who are capable of giving proper instruction to men of Latin race, as has been so fully proved by the success obtained by the Naval Mission here [...] Furthermore, America is our best friend and the one nation on whom we must adopt her methods if we expect to advance and improve. A nation aspiring to greatness must discard ‘Old World’ Methods.”*

Ministro de Marina Juan Manuel La Torre, abril de 1924<sup>169</sup>.

#### 1.- Cambios organizacionales en la Armada Peruana

Luego de que Augusto B. Leguía Salcedo asumiera el mando del gobierno el 4 de julio de 1919, creó – a iniciativa de los diputados Miguel Grau y Alberto Secada – mediante la ley N°. 4003 del 13 de octubre del mismo año el Ministerio de Marina separándolo del antiguo

<sup>169</sup> *Brief summary of the activities of the U.S. Naval Mission to Peru from its inception to 1 November 1928.* Memorandum for Director of Naval Intelligence, 1 November, 1928. p.9; en el Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú-IEHMP. Véase también MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno*, p. 50.



Ministerio de Guerra y Marina el cual daba preeminencia al Ejército en desmedro de la Armada<sup>170</sup>.

El mismo 4 de julio, la organización de la Marina se centralizó bajo la dirección de la Comandancia General de la Escuadra asumiendo “funciones del Estado Mayor, así como el mando y control de los institutos de enseñanza y demás dependencias de Marina”, esto, hasta que el Presidente Provisional de la República decretó el 5 de agosto la creación de la Dirección General de Marina que comprendió la flota, la flotilla fluvial y las dependencias de la Armada; la Secretaría General, la Secretaría Técnica Naval y las Direcciones de Personal, Material, administración, Sanidad y Capitanías<sup>171</sup>. El proyecto de la ley Orgánica de la Marina en relación a su nueva organización estuvo a cargo del capitán de navío César Bielich y los capitanes de fragata Juan de Althaus Dartnell y José R. Gálvez Chipoco<sup>172</sup>. Este fue el primer paso hacia la modernización de la Armada Peruana y preparó el camino para la autonomía administrativa y la libertad de decisión que iban a tener los miembros – de la ya pensada contratación – de la Misión Naval estadounidense<sup>173</sup>.

<sup>170</sup>VILLANUEVA, Víctor. *Ejército Peruano: del caudillaje anárquico al militarismo reformista*. Lima: Juan Mejía Baca, 1973, p. 173-174; CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*, p. 246. Mientras los Estados Unidos de Norteamérica celebraban su día de la independencia, el Perú era nuevamente testigo de un golpe de Estado. La fuerte presencia de miembros del Partido Civil en el Congreso llevó a que Leguía temiese el desconocimiento de su triunfo electoral frente a Antenor Aspíllaga, – apoyado por los civilistas – promoviendo un golpe de estado y luego convocando a una Asamblea Nacional.

<sup>171</sup> GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval. Recopilación de las leyes, resoluciones legislativas, reglamentos, decretos, resoluciones supremas y ministeriales de carácter general, etc., correspondiente al Ramo; y diversas leyes y disposiciones dictadas por los otros rubros de la Administración Pública que tienen relación con la Armada*. Tomo Primero. Lima: Imprenta Segrestan, 1928, pp. 21-22. Mediante ley N° 3083 de fecha 24 de setiembre de 1919, se declaró que todos los decretos expedidos por el gobierno provisional tenían fuerza de ley GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, pp.48-49.

<sup>172</sup>*Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda...*, p. 71. El 4 de noviembre de 1920 fue nombrado Agregado Naval en Brasil. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, p. 469. El 27 de julio de 1928, mientras era comandante del B.A.P. “Almirante Grau” fue condecorado por Leguía con la Orden del Sol, en el grado “Oficial”. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1928 número 4, p. 414.

<sup>173</sup> “[...] lo que hace sentir la ineludible necesidad de la acción intensiva de gente de otra raza, la necesidad de una misión extranjera [sic]”. LABARTHE, Enrique. “De nuestras necesidades ...”, p. 202. “Tenemos una escuadra deficiente para nuestro litoral. Es preciso fortalecerla. Y esa es la misión que pesa sobre el nuevo Ministerio [...] Se ha comenzado por traer una misión de marinos norteamericanos; para organizar al Ministerio [...] y por formar un plan de adquisiciones y reformas navales” *Revista Mundial*. Lima, 28 de julio, número extraordinario, 1921.

No fue solo la cierta rudimentaria organización de la Marina lo que llevó a Leguía a pensar en los marinos estadounidenses como parte de su plan de modernización de los estamentos del Estado. También influyó el contrapeso político que le quiso dar al Ejército desarrollando a la Policía Nacional – que en algún momento tuvo más efectivos que las tropas de línea de los militares – con la contratación de una Misión de la Benemérita Guardia Civil de España<sup>174</sup>.

El asunto internacional prioritario del Perú de esos años fue buscar la realización del Plebiscito estipulado en el Tratado de Ancón. El Dr. Percy Cayo Córdova sostuvo que las políticas de la cancillería peruana estuvieron condicionadas “por la acción tenaz de nuestro neovecino del sur; [que] mantuvo para ello una permanente y organizada campaña para que en todo posible foro encontrara el Perú la interferencia chilena en orden a neutralizar cualquier acción que quisiera manifestar adhesión a nuestro país”<sup>175</sup>.

Víctor Andrés Belaunde, quien para aquellos años servía en el Ministerio de Relaciones Exteriores, sostuvo con claridad de estrategia que “El Perú en su discusión con Chile tenía la desventaja de mantener cuestiones pendientes con sus vecinos [...] se creía que era indispensable solucionar estas cuestiones y consolidar la amistad de los países limítrofes a fin de contar con su consenso y apoyo moral en nuestras justas demandas respecto de Chile”<sup>176</sup>.

Es por esto, que otra razón por la cual el pragmático Leguía buscó renovar la Armada bien pudo haber sido por la cuestión pendiente del Tratado de Ancón. En efecto cuando Leguía asumió el mando, el Perú todavía tenía asuntos limítrofes pendientes con Chile – por el

---

<sup>174</sup> VILLANUEVA, Víctor. *Ejército Peruano*, p. 173-174; ROZMAN, Stephen L. "The Evolution of the Political Role of the Peruvian Military". *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, 1970, Vol. 12 número 4, p. 549; COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, pp. 49 y 251 ; MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno*, pp. 47-49. La Misión española tuvo como primer objetivo el fundar y dirigir la Escuela de Policía. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1922 por el Presidente de la República Sr. Augusto B. Leguía*. Lima: Imprenta C.F. Southwell, 1922, p.9.

<sup>175</sup> CAYO CÓRDOBA, Percy. *Historia Marítima del Perú. La República 1906 a 1919*, pp.119-120

<sup>176</sup> Ídem, p. 121.

asunto de Tacna, Arica, Tarapacá y Tarata –, Colombia<sup>177</sup> y Ecuador<sup>178</sup>. Los de Bolivia<sup>179</sup> y Brasil fueron resueltos durante su primera administración de 1908-1912.

Como hábil estadista, pudo comprender que el peso de una Marina de Guerra sólidamente organizada en las costas del Pacífico Sur ayudaría en las negociaciones diplomáticas con Chile, más aún, si en este proceso de modernización se contrataba a la potencia naval y política del momento<sup>180</sup>. Entendió que la diplomacia, sin una fuerza armada que la respaldase, sería un simple ejercicio de retórica, haciendo “de la Marina un baluarte efectivo de su respetabilidad en el exterior y de su tranquilidad en el interior”<sup>181</sup>. O como ya lo entendían los marinos peruanos, citando a un presidente argentino: “la mejor garantía de la paz reside en la posesión de elementos necesarios para la guerra”<sup>182</sup>.

<sup>177</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1920 por el Presidente de la República, Sr. Augusto B. Leguía*. Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1920, p. IV. En marzo de 1928, se canjeó las ratificaciones del Tratado de Límites con Colombia, que en palabras de Leguía, no significó pérdida para el Perú, sino, que más bien, se ha “ganado la amistad de la gran nación colombiana, hidalga y rica; la simpatía entusiasta de todas las naciones, aún las más alejadas de nosotros [...] Yo espero que la posteridad nos hará justicia y que la Historia no negará su aplauso a los que resolvimos, con criterio de equidad, el viejo pleito de fronteras con Colombia [...]” *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928 por el Presidente de la República Don Augusto B. Leguía*. Lima: Imprenta Garcilaso, 1928, p.7.

<sup>178</sup> Debido al desconocimiento de Ecuador al fallo del Rey de España, en 1910, se movilizó la Escuadra Peruana a la frontera norte. JIMÉNEZ, Manuel F. "El Perú y la Marina de Guerra frente a su situación internacional en el pasado, en el presente y en el porvenir". *Revista de Marina*. Callao, 1927, número 6, pp. 688.

<sup>179</sup> Hubo Comisiones Demarcadoras de Límites en los años 1912, 1917, 1918, 1919, 1927 y 1928, siendo esta última dirigida por el capitán de fragata Federico Díaz Dulanto, contando como ayudantes a los capitanes de corbeta José Félix Barandiarán y Hernando Tudela y Lavallo; siendo la segunda vez en la historia de las Comisiones Demarcadoras de Límites, que un oficial de marina la preside – la primera fue presidida por el contralmirante Francisco Mariátegui, durante el siglo XIX –. *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1928 número 4, pp. 411-414.

<sup>180</sup> SCHEINA, Robert. *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*. España: San Martín, 1987, p.157; CHRISTENSON, Joel. "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period". *Derroteros de la Mar del Sur*. Lima, 2010-2011, número 18 y 19, pp. 39-40

<sup>181</sup> *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1928 número 6, p. 612.

<sup>182</sup> Editorial. "La llegada de nuestros cruceros". *Revista de Marina*. Callao, 1907, número 5, pp. 138-139. Por su parte, el historiador inglés Christopher Lloyd sostuvo que “A nation with neither an army nor a navy at its disposal is bound to count for little in international affairs” LLOYD, Christopher. *The Nation and the Navy. A history of naval life and policy*. London: The Cresset Press, 1961, p.37.

Contrario a los principios del derecho, justicia y autodeterminación enunciados por Woodrow Wilson y a su costumbre de no “reconocer a los gobiernos revolucionarios”<sup>183</sup>, los Estados Unidos y el Perú elevaron en 1920 sus misiones diplomáticas al nivel de embajadores<sup>184</sup>. En efecto, Wilson vio en la Misión un claro ejemplo de las nuevas formas de expansión de la influencia estratégica y comercial de su país, llenando el vacío dejado por los países europeos luego la IGM<sup>185</sup>.

Esta rápida aceptación diplomática se pudo deber a las buenas relaciones en el mundo de los negocios que tuvo Leguía con los privados estadounidenses quienes vieron una oportunidad de invertir sus capitales de una manera sencilla en un país dispuesto y ansioso por recibirlos<sup>186</sup>.

Durante su campaña electoral Leguía sostuvo que lograría recuperar Tacna, Arica y Tarapacá al Perú. Su meta diplomática había sido la de lograr un arbitraje de la Liga de las Naciones o de los Estados Unidos sobre la actual vigencia del Tratado de Ancón, sosteniendo que las condiciones de las provincias de Tacna y Arica en 1884 eran diferentes a las de la década de 1920<sup>187</sup>.

Es posible que el pragmático hombre de negocios y entonces Presidente de la República del Perú haya ideado el desarrollo de una estrategia diplomática que tendría como objetivo el contar con el apoyo de la nueva potencia mundial. Siguiendo este argumento, sería ese uno de los motivos por el cual Leguía abrió las puertas de la administración pública a

---

<sup>183</sup> ST. JOHN, Ronald. *La Política Exterior del Perú*. Lima: Asociación de Funcionarios del Servicio Diplomático del Perú, 1999, p. 153.

<sup>184</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1920 ...*, p. VI. Federico Alfonzo Pezet fue el primer embajador del Perú en los Estados Unidos. Falleció a los 70 años de edad en San Remo, Italia.

<sup>185</sup> CHRISTENSON, Joel. Ph.D. Dissertation: "From Gunboats to Good Neighbors: U.S. Naval Diplomacy in Peru, 1919-1942". West Virginia. Adviser: Dr. James F. Siekmeier., 2013, pp.33.

<sup>186</sup> Los críticos al gobierno de Leguía lo acusaron de someter al Perú a los intereses comerciales del gigante del norte, llegando incluso a sostener de que “el Perú estaba dirigido, gobernado y supervisado por el secretario de Estado estadounidense”. ST. JOHN, Ronald. *La Política Exterior del Perú*, p. 153. Por otro lado, Christenson sostiene de que el interés particular de ambos Estados convergieron favoreciendo a ambos: “A first step in this direction [intent on rolling back European influence and facilitating the growth of U.S. business throughout South America], the U.S. naval mission sent to Peru in 1920 was the product of a timely convergence of interest between Washington and Lima.” CHRISTENSON, Joel. "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period", p. 39.

<sup>187</sup> ST. JOHN, Ronald. *La Política Exterior del Perú*, p. 156.

funcionarios estadounidenses. En efecto, Leguía no guardaba ocasión para demostrar su admiración a la *Gran Nación del Norte*, defendiéndola de los ataques contra su “misión civilizadora” en el mundo<sup>188</sup>.

Leguía sabía que si no cumplía con aquella promesa de su campaña electoral perdería el apoyo basado en el discurso nacionalista ante un pueblo susceptible y sensible a temas relacionados con Chile. Esto podría haber ocasionado que los marginados civilistas se aprovecharan de aquella tensión diplomática para desestabilizar socialmente a la administración de Leguía. El Presidente no sólo buscó la modernización del país, tanto en sus estructuras como en sus hombres, sino que también dio el todo por el todo para lograr un resultado positivo a la cuestión pendiente del Tratado de Ancón<sup>189</sup>.

Como el objetivo de la diplomacia peruana fue evitar la realización del Plebiscito, aquella vio con preocupación que el 4 de marzo de 1925, Calvin Coolidge, Presidente de los Estados Unidos de Norteamérica, expidió el laudo arbitral ordenando se efectúe el Plebiscito, subrayando que el laudo del árbitro “sólo estaba facultado para decidir sobre la cuestión de si el plebiscito debía llevarse a cabo o no”<sup>190</sup>.

Al final los temores peruanos desaparecieron, pues, en 1926 se concluyó con los procedimientos plebiscitarios que “invalidaban el laudo de Coolidge y demostraban que el tema no podía ser resuelto sin invocar los verdaderos derechos del Perú”<sup>191</sup>. Estos derechos se traducían en la no realización del plebiscito por no contar con las garantías para ello.

---

<sup>188</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928...*, p. 6. Sobre los antecedentes de la supuesta inclinación peruana – previa al gobierno de Leguía – hacia Estados Unidos por el tema de las provincias cautivas, véase: CAYO CÓRDOBA, Percy. *Historia Marítima del Perú. La República 1906 a 1919*, pp.130-133.

<sup>189</sup> “[...] hemos dado término a la controversia derivada de la Guerra del Pacífico reincorporando Tacna y Tarata al territorio nacional y restableciendo la vieja amistad entre el Perú y Chile que fundaron los héroes y quebrantaron las ambiciones”. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1929 por el Presidente de la República Sr. D. Augusto B. Leguía*. Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1929, p.5.

<sup>190</sup> ST. JOHN, Ronald. *La Política Exterior del Perú*, p. 156; *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925 por el Presidente de la República del Perú, Don Augusto B. Leguía*. Lima: Imprenta Garcilaso, 1925, p. 8.

<sup>191</sup> ST. JOHN, Ronald. *La Política Exterior del Perú*, p. 157; *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1926 por el Presidente de la República Sr. Dn. Augusto B. Leguía*. Lima: Imprenta Garcilaso, 1926, pp. 7-10.

Durante este periodo de tensión diplomática, la Armada habría sufrido el vaivén de las decisiones políticas internacionales que demostrarían cierta reacción y falta de una sólida planificación naval, que se evidenció con el plan de adquisiciones navales que el jefe de la misión naval, Clark H. Woodward propuso a Leguía a finales de 1923<sup>192</sup>.

## 2.- Inicios de la labor:

*“Podemos declarar que estamos en la época de la Nueva Patria, y al mismo tiempo, que vemos llegar la época de la Nueva Armada”.*  
Capitán de navío Charles G. Davy, Director de la Escuela Naval del Perú al Presidente de la República, Augusto B. Leguía<sup>193</sup>.

A comienzo de 1920, el Presidente Leguía solicitó a la embajada estadounidense en Lima que informase a su gobierno que el Perú estaba interesado en la contratación de marinos para que organizasen a la Armada Peruana<sup>194</sup>. El 5 de junio de 1920 el Congreso de los Estados Unidos firmó la ley N° 4435<sup>195</sup>, la cual autorizaba la contratación de marinos a países de Sudamérica, siendo el gobierno peruano el promotor y primer país en recibir esta

<sup>192</sup> Woodward, propuso la compra de seis destructores, seis submarinos y veinticinco aviones de combate a un precio de seis millones de libras peruanas. CHRISTENSON, Joel. "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period". *Derroteros de la Mar del Sur*. Lima, 2010-2011, número 18 y 19, p. 45 había arribado al Callao el 24 de julio de 1923 como relevo del capitán de navío Freyer. *Brief summary...*, p.5. El contrato “ad referéndum” fue firmado en Washington el 6 de julio de 1923 entre el encargado de negocios del Perú en los Estados Unidos de América, Alfredo González Prada y Clark Howell Woodward, capitán de navío en actividad, siendo nombrado como jefe del Estado Mayor General de la Marina el 13 de agosto de 1923 GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Segundo, pp. 197-202. Ingresó a Annapolis el 6 de setiembre de 1895, participando en la Guerra contra España, en la batalla de *Santiago*.

<sup>193</sup> Discurso de clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú. *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1925, número 6, p. 821.

<sup>194</sup> La Legación de los Estados Unidos en Lima envió un cablegrama a la Secretaría de Estado con fecha 8 de enero de 1920. Esta a su vez le pidió opinión a la Secretaría de Marina con fecha 17 de enero. Finalmente, la Secretaría de Marina respondió favorablemente a la solicitud de la Secretaría de Estado con fecha 2 de febrero. *Brief summary...*, p.1. Como se verá, esta información contrasta con las fechas de Christenson.

<sup>195</sup> “[...] officers of the united States naval service to assist the Governments of the Republic of South America in naval matters [...]”. *Brief summary...*, Anexo (A).

Misión a largo plazo lo que significó el inicio de las demás misiones navales en Iberoamérica hasta la Segunda Guerra Mundial (IIGM)<sup>196</sup>.

Para esto, Leguía había nombrado en noviembre de 1919 al capitán de fragata Luis Aubry como Agregado Naval en los Estados Unidos con la finalidad de intensificar relaciones navales entre ambos países<sup>197</sup>. La designación de Aubry encerró cierto aire de desagravio, debido a que se encontraba en la situación de disponibilidad desde 1917 cuando el mismo Presidente José Pardo y Barreda le pidió su renuncia por presentar un negativo informe – sólo para uso oficial – sobre el deplorable alistamiento de los buques de la Escuadra. Pardo le dijo que cambiara el tenor de su informe, caso contrario que presentase su renuncia. Aubry renunció<sup>198</sup>.

Las competencias de este oficial de marina fueron destacadas por el Agregado Militar de los Estados Unidos en el Perú, quien informó a su gobierno sobre las grandes capacidades técnicas y profesionales de Aubry, quien había estudiado en la Academia Naval de Annapolis y servido cinco años en la Marina estadounidense, además de haber estudiado construcción naval en la universidad de *Glasgow* en Inglaterra, estando especialmente interesado en conocer sobre la construcción naval de buques de guerra en los Estados Unidos<sup>199</sup>.

En efecto, en una entrevista que brindó al *New York Times* comunicó los objetivos de los cuatro marinos egresados de Annapolis que el gobierno peruano había contratado: “[...] to put Peru’s present fleet of three cruisers, a destroyer and three submarines in fighting trim

---

<sup>196</sup> Si bien los oficiales estadounidenses fueron incorporados al servicio de la Armada Peruana, continuaron siendo considerados como oficiales comisionados de la Marina estadounidense. CHRISTENSON, Joel. "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period", p. 46. La Armada chilena contrató en 1911 a oficiales retirados de la Real Marina británica. Brasil contrató tanto a oficiales de Inglaterra como de los Estados Unidos, ocasionando facciones pro inglesas o pro estadounidenses – en 1928, había 15 oficiales estadounidenses asesorando a la Armada brasileña –. Argentina se mantuvo independiente de la influencia de misiones extranjeras. SCHEINA, Robert. *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*, p. 161-170; MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno*, p. 24.

<sup>197</sup> MASTERSON, Daniel. "La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920", p. 132.

<sup>198</sup> El 12 de Agosto de 1907 el Alférez de Fragata Luis Aubry fue dado de baja del crucero "Almirante Grau" sin otro destino asignado.

<sup>199</sup> Dispatch N° 502, Nov. 10 1919 from U.S. Military Attache, Peru. Subject: Peruvian Naval Attache to the U.S.; en Archivo en el IEHMP.

and take charge of the fleet of destroyers Peru is about to buy in this country”, asegurando de que “we are not planning to build up a big naval fighting force [...] but we do want a compact and efficient little navy which can protect the shore of our country; y sosteniendo en relación a la Escuela Naval que “We have a naval academy, and a good one, but we want to make it still better – to model it after Annapolis, which turns out such a fine type of naval officer”<sup>200</sup>.

Los resultados que dicha contratación obtuvo fue un balance positivo tanto para el Perú como para los Estados Unidos. En relación a este último país, las palabras de W.O Spears<sup>201</sup>, oficial estadounidense quien estuvo varios años contratado como asesor en la Marina brasileña y que luego fuera Jefe de la Misión Naval en el Perú de 1929 a 1933 es clara al respecto: “El éxito de estas misiones no sólo era de gran valor en el pasado para nuestra expansión política y económica en América del Sur, pero es probable que será mayor en el futuro [...] Por primera vez nuestra política es emplear nuestros establecimientos militares para la competencia en el desarrollo y expansión de nuestro comercio y las relaciones políticas en los asuntos mundiales”<sup>202</sup>.

En efecto, con estas palabras, Spears demostraba la vigencia de la influencia de lo predicado años atrás por el historiador y estratega Alfred T. Mahan, quien sentía que las relaciones internacionales y las rutas del comercio marítimo serían la prioridad dentro de las políticas externas de las naciones durante el siglo XX<sup>203</sup>.

<sup>200</sup> The New York Times (1920). “U.S. Officers sent to aid Peru’s Navy.-Four Annapolis Men Will Reorganize Fleet and Administer Training School”. The New York Times, 24 de Agosto. Consultado: 13 marzo 2014 < <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=F50E1FFB3455157A93C6AB1783D85F448285F9>>. Debo este dato al capitán de navío John Rodríguez Asti.

<sup>201</sup> Firmó contrato el 4 de abril de 1929 en las instalaciones del Ministerio de Marina y Aviación. Firmó en representación del gobierno peruano el jefe de la misión naval estadounidense y jefe del Estado Mayor General de Marina, el contralmirante A.G. Howe (Office of Naval Intelligence, 27 October 1932, Archivo en el IEHMP).

<sup>202</sup> SCHEINA, Robert. *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*, p. 402. Se debe de recordar los inicios de esta política en el periodo de gobierno de Theodore Roosevelt, quien “sought power for the purpose of making his nation a decisive factor in international politics. Convinced that the ships of the U.S. Navy were the manifestation of that power, he dedicated himself to creating the finest, most efficient and most powerful ships to serve as supports for his overall engagement strategy”. HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p.154.

<sup>203</sup> ARMSTRONG, Benjamin F. *21st Century Mahan*, p. 5.



Esto demuestra que el expansionismo estadounidense en el periodo de entre guerras se valió de todos los medios para buscar afianzarse en países de la región que le sirvieran tanto como puertos logísticos<sup>204</sup>, proveedores de materias primas y mercados receptivos de los productos estadounidenses<sup>205</sup>.

Sin embargo los beneficios de enviar misiones navales a países sudamericanos no fueron, en un principio, bien entendidos por la Secretaría de Marina.

Cuando Leguía solicitó a los Estados Unidos la contratación de una misión naval, la primera reacción de la Armada estadounidense fue negativa. Sin embargo la Oficina de Inteligencia Naval (ONI por sus siglas en inglés) sugirió a la Secretaría de Marina en diciembre de 1919 que aceptase el envío de aquella misión pues ayudaría a “cultivate close diplomatic and comercial relations with South American countries”<sup>206</sup>. Por otro lado, sostuvo de que las misiones navales son “the most potent influence I can think of in fostering close relations with South America”. Esto situó al Perú como el principal objetivo naval-diplomático estadounidense en Sudamérica<sup>207</sup>. Como se aprecia, existe una diferencia de un mes con respecto a la solicitud hecha por Leguía. Probablemente el “Brief summary...” quiso obviar la primera apreciación contraria al envío de la Misión Naval.

Asimismo, los Estados Unidos reconocieron el potencial diplomático que su Armada tenía debido a sus adaptables capacidades intrínsecas que la posicionaban óptimamente para asumir amplios roles fuera del estrictamente militar<sup>208</sup>. Fue así que la década de 1920 fue testigo de la utilización del *poder naval* como instrumento de promoción y de protección de los intereses estadounidenses en Latinoamérica.

---

<sup>204</sup> POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry. *Sea Power: A Naval History*, p. 161-162; KUEHN, John T. *Agents of INNOVATION*, p. 3.

<sup>205</sup> “Every blue-water navy needed overseas bases to service its ships [...]”. HENDRIX, Henry. *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy*, p. 19.

<sup>206</sup> National Archives (NARA), RG 80, File 4492, Box 130, ONI to Secretary of the Navy, December 12, 1919, citado en CHRISTENSON, Joel. “U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period”, p. 41.

<sup>207</sup> El origen de este interés en la región del Pacífico nació luego de su victoria contra España en 1898, que les significó la adhesión de Puerto Rico y las Filipinas. Asimismo, un factor importante para posicionarse militarmente fue la amenaza que significaba el creciente poderío de la Marina Imperial japonesa luego de su victoria contra Rusia en 1905.

<sup>208</sup> “In effect, during these years the notion of U.S. naval power was redefined to include activities more intimately connected to the full spectrum of U.S. foreign policy” CHRISTENSON, Joel. “U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period”, p. 37.

Este hecho fue gratamente valorado por uno de los promotores de la autonomía administrativa, quien para 1920 contaba ya con diez meses como primer Ministro de Estado en el despacho de Marina y con la aceptación pública, lamentando que por causa del segundo gobierno de José Pardo no se haya podido realizar la obra que demandaba la nueva organización naval<sup>209</sup>.

De hecho, algunos oficiales de marina tuvieron la valentía de manifestar su inconformidad con la manera con que se venía desarrollando el Plan Naval – mejor dicho, la ausencia del mismo – sosteniendo públicamente que “Hasta ahora, muy poco o nada se ha hecho por el mejoramiento progresivo de la Armada; no ha habido una orientación profesional definida de nuestras necesidades, y por consiguiente, mucho menos de un plan de adquisiciones navales”<sup>210</sup>. En efecto, estos oficiales – la mayoría de grados medios – atentos a los destinos de la Armada Peruana en comparación con las de otros países, así como al adelanto tecnológico de estos; tuvieron la iniciativa de solicitar, a principios de 1920, vía un memorial firmado, la contratación de una Misión Naval a los Estados Unidos<sup>211</sup>.

Por su parte, el contralmirante Pizarro describe el hecho en sus memorias, indicando que luego del 4 de julio de 1919, una comitiva de oficiales encabezada por el capitán de navío Juan Ontaneda y conformada por los capitanes de corbeta Julio Víctor Goicochea, Alejandro G. Vincés, Manuel D. Faura y Tomás M. Pizarro, presentaron a Leguía dos propuestas: la creación del Ministerio de Marina y la contratación de una misión naval preferentemente a Francia para el asesoramiento del Estado Mayor y de la Escuela Naval.

---

<sup>209</sup> “[D]espués de un año de labor, nadie puede negar que la confianza del país ha sido satisfecha [...] quedará en pie su obra. Obra sólida, puesta como un jalón en el porvenir de la reorganización de nuestra marina”. Revista Mundial. “El Ministerio de Marina y su nueva organización”. *Mundial*. Lima, 10 de octubre, número 23, 1920. Por otra parte, Augusto B. Leguía en su mensaje al Congreso de 1928 sostuvo que: “[...] desde mi segunda ascensión al Poder, me he preocupado de librar del estancamiento en que yacía [La Armada] casi inerte [...] falta mucho por hacer, sobre todo en el terreno de las adquisiciones navales.” *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928 ...*, p.124.

<sup>210</sup> LABARTHE, Enrique. “Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú”, p. 149.

<sup>211</sup> Teodosio Cabada. “La Misión americana y la Marina del Perú”. El Tiempo de fecha 1 de julio de 1976, año II, número 33. En COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 54). El 18 de agosto de 1918, los oficiales navales con ideas progresistas habían solicitado formalmente la creación del Ministerio de Marina al presidente Pardo, no encontrando respuesta alguna. PIZARRO, Tomás. *Memorias ...*, pp. 88-89.

Algunos días después de la cita, Leguía los convocó para comunicarles que las dos propuestas habían sido aceptadas, pero:

“[E]n cuanto al segundo punto, o sea a la Misión Naval, dijo que no estaba de acuerdo ni con la nacionalidad ni con las atribuciones que debía dársele a esa misión, que si queríamos verdaderamente el progreso de la Marina, teníamos que renunciar a las susceptibilidades; que él opinaba por una Misión Americana completa, pero no como asesores, sino como mando efectivo, única forma de lograr una verdadera y real reforma y evolución de métodos de que tanto necesitaba la marina”<sup>212</sup>.

La dura crítica de Ontaneda a la ausencia de previsión defensiva, que correspondería a una sesuda planificación progresiva de actualización y renovación de buques y doctrinas, era una protesta clara y directa hacia los políticos y marinos que habían olvidado – o no aprendido – las amargas lecciones de la Guerra de 1879 “dando al mundo el espectáculo de los mismos errores, las mismas faltas y quizá también de desenlace semejante”<sup>213</sup>, las justificó, ante el Cuerpo Legislativo de 1920 por la poca labor provechosa realizada debido a la enorme carga que “se viene arrastrando [como] una especie de saldo de los errores pasados”<sup>214</sup>. Acá se debe de tener en cuenta que el contralmirante Juan Ontaneda, en su condición de Ministro de Marina, declaró que “[...] la Armada de la República [determinó] acatar y secundar el movimiento popular que produjo la revolución del 4 de julio, cuyos beneficios incalculables para todo el orden de cosas en el Perú estamos palpando”<sup>215</sup>. En efecto, el sentir institucional estaba a favor de Leguía “porque en su administración anterior nos hizo sentir esperanza y fortalecer nuestros corazones con su magnífica política naval

<sup>212</sup> PIZARRO, Tomás. *Memorias...*, pp.105-106.

<sup>213</sup> Íbidem.

<sup>214</sup> *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda ...*, p. 3.

<sup>215</sup> Ídem, p. 40. El contralmirante Ontaneda fue “hombre de confianza de Leguía y había actuado como uno de los directores del movimiento del 4 de julio de 1919 apoyándolo en el Callao” COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 250; PIZARRO, Tomás. *Memorias...*, p.103. Fue ascendido a la clase de contralmirante mediante la resolución legislativa N° 4050 de fecha 29 de marzo de 1920. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, p. 217. Falleció el 25 de setiembre de 1922.

tendente a remediar la miserable condición reinante. Personaje de esta talla, tenía que vivir siempre en nuestro recuerdo y con gratitud”<sup>216</sup>.

Dicho consentimiento – a través de la neutralidad – al golpe de Estado del 4 de julio se debió en parte a la corriente de opinión contraria a la continuidad en el poder estatal del ya decaído *Partido Civil*, que no supo hacer partícipe al Estado – y demás actores – de las utilidades obtenidas, en otras palabras, se mantuvo la desigualdad en la distribución de la riqueza<sup>217</sup>: “Clases medias y populares, los profesionales jóvenes, los mandos medios del Ejército y la Marina, los estudiantes, los empleados y obreros deseosos de un cambio”, vieron en Leguía el símbolo que les permitiría ser parte activa de la sociedad, y no meros peones<sup>218</sup>.

Respecto al apoyo de la Armada al golpe del 4 de julio debe considerársele un papel ponderado secundario, siendo la Gendarmería, y luego el Ejército, los principales actores en el Golpe. Esto debido a que al igual que otras marinas de la región, la peruana no contaba con poder anfíbio considerable, ni con un alcance de fuego de largo alcance, lo que se tradujo en pocas posibilidades efectivas de imponer su voluntad para influir en las políticas nacionales<sup>219</sup>.

Ontaneda entendió que el mar estaba ligado exclusivamente al desarrollo del Perú. Para asegurarlo era necesario reconquistar el respeto como potencia marítima y promover el comercio a través de la marina mercante nacional<sup>220</sup>. Esta idea sobre el desarrollo relacionado a la fuerza naval se encuentra muy marcada en los marinos de aquella época de reconstrucción, e integrada por hombres que habían vivido directa o indirectamente las

---

<sup>216</sup> PIZARRO, Tomás. *Memorias...*, p. 90.

<sup>217</sup> VILLANUEVA, Víctor. *Ejército Peruano*, p. 168.

<sup>218</sup> ALZAMORA, Carlos. *Leguía, la historia oculta. Vida y muerte del Presidente Augusto B. Leguía*. Lima: Titanium Editores, 2013, p. 31. “día a día se tornaba más favorable al Sr. Leguía, que atraía las simpatías en los Institutos Armados y el pueblo”. PIZARRO, Tomás. *Memorias ...*, p. 103.

<sup>219</sup> SCHEINA, Robert. *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*, p. 80.

<sup>220</sup> Luego de la *Gran Guerra*, la *W.R. Grace & Co.* promovió “incrementar la competitividad de los cargueros de bandera norteamericana”, siendo auspiciado por el gobierno de los Estados Unidos a través de la ley Jones-White (ley de la Marina Mercante de 1928) que tenía como espíritu el alentar una “marina mercante de primera clase, de propiedad y de operación privada, capaz de transportar la mayor parte del comercio nacional y de contribuir a la defensa nacional” CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*, p. 310.

secuelas de la Guerra del Pacífico, y que se encontraban aprendiendo las nuevas técnicas y tendencias navales de los países desarrollados, así como de guerras y batallas recientes<sup>221</sup>.

Los errores del pasado no tenían que repetirse, y los problemas internos no debían distraer la atención de las cuestiones pendientes del exterior<sup>222</sup>. La atención por todo lo que abarcaba el concepto *marina* se agudizó. Los infortunios de la última guerra y los esfuerzos de reconstrucción institucional estuvieron presentes en las mentes de marinos como Juan M. Ontaneda. La labor iniciada en esta nueva etapa de independencia administrativa fue completa.

En su discurso ante el Parlamento expuso que uniformizó la colocación de las ayudas a la navegación como faros, boyas y balizas que eran también puestas por privados, y que podían originar confusiones y peligros a la navegación<sup>223</sup>. Esto resultó de mucha importancia para la seguridad en la navegación, pues los capitanes de puerto pudieron controlar las ubicaciones de dichos auxiliares de la navegación respondiendo a un plan autorizado por el Ministerio de Marina<sup>224</sup>. Asimismo, mediante decreto supremo del 21 de junio de 1920, estableció que las Capitanías de los puertos mayores fueran desempeñadas solamente por marinos.

Una Dirección de seguro muy complicada para el flamante Ministro fue la del Material. Esta ramo velaba por todo lo concerniente a la construcción y conservación del material a flote como en tierra; custodiaba y mantenía la artillería, polígonos de tiro, fortificaciones de costa, torpedos y minas, submarinos, estaciones hidronáuticas, la Estación de Sumergibles; administraba el combustible, los servicios de telegrafía y radiotelegrafía, alumbrado

---

<sup>221</sup> Tsuchima (ruso-japonesa). Estados Unidos de Norteamérica-España 1898. Es aspecto naval de esta contienda sirvió de enseñanza para los Estados Unidos y Gran Bretaña, pues modificaron sus construcciones navales, dando origen a los acorazados *Dreadnought*, *South Caroline* y *Michigan* VALDIVIEZO, César. "El artillado de los buques". *Revista de Marina*. Callao, 1907, número 4, pp. 155

<sup>222</sup> "Si el destino ha de querer, pues, que algún día la Escuadra del Perú, en debida organización y pujanza, vuelva por sus laureles y por la hegemonía perdida, es deber de patriotismo y de simple buen sentido, preparar antes ese poderío y esa firmeza." *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda...*, p. 43.

<sup>223</sup> Decreto supremo de fecha 20 de enero de 1920.

<sup>224</sup> *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda...*, p. 9.

eléctrico; la confección de planos y proyectos de edificios; así como de la inspección y dirección de los astilleros y talleres<sup>225</sup>.

La situación de los sumergibles *Ferré* y *Palacios* era crítica para el año 1920. Ingresaron a dique en octubre de 1919 con la finalidad de ser evaluados por una Comisión que informaría sobre la conveniencia o no de mantenerlos.<sup>226</sup> Para el 28 de setiembre de 1921 fueron puestos en situación de desarme por su antigüedad e inutilidad para el servicio<sup>227</sup>.

A pesar del avance administrativo que obtuvo la Armada al separarse del Ejército, todavía no se lograba apreciar los adelantos técnicos y de infraestructura requeridos. Por ejemplo, ante la falta de una factoría que reparase los motores y máquinas de las naves de guerra se tuvo que utilizar los talleres de la Escuadra y de la Escuela Naval, lo que tuvo como consecuencia la idea de instalar en las Dependencias un taller de mecánica completo con la finalidad de que sirvan tanto de ahorro monetario como de entrenamiento para los ingenieros maquinistas<sup>228</sup>.

La formación profesional de los oficiales de la Armada fue una preocupación constante a todos los Jefes de Marina. Los del inicio del *Oncenio* no fueron la excepción. Tres alféreces de fragata fueron enviados a los buques y a la Escuela de Aviación argentina *El Palomar*, mientras que siete guardiamarinas fueron embarcados en distintas naves extranjeras. Dos capitanes de corbeta fueron enviados a estudiar en universidades extranjeras: Uno estudió ingeniería eléctrica en California, mientras que el otro estudió ingeniería de construcción naval en Inglaterra. Así, con esta preparación técnica y profesional, dos oficiales fueron destacados a la Sociedad Geográfica de Lima y cinco al Ministerio de Relaciones

---

<sup>225</sup> Ídem, p. 11.

<sup>226</sup> Asimismo, la Estación de Sumergibles fue trasladada a la isla San Lorenzo, a las instalaciones de la casa *Harris*. p.13

<sup>227</sup> *Memoria que el Minsitro de Marina, Capitán de Navío Don Ramón Valle Riestra presenta al Congreso Nacional de 1922*. Lima: Imprenta Americana, 1922, p.VIII. “Sencillamente que esas naves son hoy inservibles y que deben ser sustituidas por otras. Conservarlas demanda el gasto inútil de fuertes sumas de dinero y la distracción de numeroso personal” Revista Mundial. "Conversando con el Ministro de Marina". *Mundial*. Lima, 1922, 14 de octubre, número 74.

<sup>228</sup> *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda ...*, p. 15.

Exteriores con la finalidad de fijar coordenadas geográficas y formar parte de la Comisión Demarcadora de Límites con el Brasil<sup>229</sup>.

Para 1921, el guardiamarina Víctor Bravo Arenas fue enviado en misión de estudios a California, Estados Unidos de Norteamérica, con el fin de obtener el grado de ingeniero electricista; mientras que el del mismo grado, José Gonzáles y el guardiamarina maquinista Luis Faura fueron enviados a Inglaterra para obtener el título de ingeniero constructor naval<sup>230</sup>. Respecto a la entonces cuestión limítrofe con el Brasil, se comisionó al capitán de corbeta Víctor S. Barrios y a los oficiales Arturo Jiménez, Grimaldo Bravo Arenas, Manuel R. Nieto, Teodosio Cabada, al guardiamarina Carlos Salaverry y al teniente primero de sanidad naval César Valdez, como integrantes de la Comisión Demarcadora de Límites, que sólo concluyó en 1927<sup>231</sup>.

Estas comisiones del servicio, así como los cambios de colocación del personal naval, llamaron la atención del Ministro Ontaneda, quien se percató que el antiguo Código de Marina no se adaptaba a la realidad del momento. Este tema fue puesto dentro del proyecto de la ley Orgánica de Marina la cual iba a ser evaluada por los miembros de la Misión Naval estadounidense que ya habían sido contratados<sup>232</sup>. Por ejemplo, mediante la Resolución Suprema del 22 de agosto de 1921 se definió como servicio de embarque los efectivos en la mar, no considerando a los que a pesar de revistar a bordo cumplían funciones en tierra. Asimismo, mediante la Resolución Suprema del 28 de noviembre de 1921 se reformaron los Consejos de Investigación.

El 5 de abril de 1920 ingresaron 77 alumnos a la Escuela Naval, de los cuales, 17 de la sección preparatoria fueron subvencionados por el Estado<sup>233</sup>. La Escuela para este año fue

---

<sup>229</sup> Ídem, p.17.

<sup>230</sup> Falleció recién llegado de los Estados Unidos, en 1924, y con el grado de teniente segundo.

<sup>231</sup> *Memoria que el Ministro de Marina, Dr. Lauro A. Curletti presenta al Congreso Nacional de 1921*. Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1922, p.13 *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927* ..., p. 6.

<sup>232</sup> *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti* ..., pp. 23-24.

<sup>233</sup> Distribuidos de la siguiente manera: Sección Preparatoria Marina de Guerra: 36; Ingenieros Maquinistas: 10, Sección Profesional de Marina: 10 alumnos en el 2do año y 4 en el cuarto, 2 alumnos en el 1er año, 4 en el 2do y 1 en el 3ro, por su parte, “La Compañía Peruana de Vapores ha renovado para el presente año la subvención de Lp. 10.000 que viene otorgando a la Sección Marina Mercante, desde el año anterior; contribuyendo así a su sostenimiento. El Gobierno sostiene

dotada de cuatro cañones *Vickers* de 47 mm que pertenecieron al crucero *Lima*, así como instrumentos de Física y de Electricidad.

Todo esto se iba realizando mientras se esperaba el arribo de los miembros de la Misión Naval estadounidense, la cual tendría que reorganizar el *Alma Mater* de la oficialidad, así como concretar la instauración de la proyectada Escuela Superior de Marina para el perfeccionamiento de los Jefes y oficiales<sup>234</sup>. La idea de contar con un centro superior de estudios para la guerra naval estuvo en mente de varios oficiales antes del arribo de los marinos estadounidenses. En efecto, en 1917, el teniente segundo Enrique Labarthe publicó un artículo en la *Revista de Marina* en el que proponía cambios en el programa de estudios de la Escuela Naval, así como “[...] una Escuela Superior que debemos crear”<sup>235</sup>.

Ontaneda – quien reconocía el problema de la “primera educación” del marino, – entendiéndose en la Escuela Naval – creía crucial el conocimiento de los valores familiares y morales del postulante a la Escuela, pues estos servirían de referencia para conocer la valía del futuro oficial. Incluso le propuso al Congreso que decretara leyes que cristalizaran esas exigencias “necesarias para la verdadera educación del marino”<sup>236</sup>. Sobre el particular, ponía de ejemplo a la marina alemana, tanto en su afán de la búsqueda de la moralidad,

---

a 12 alumnos de beca abonando Lp. 3.0.00 mensual por cada uno”. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti...*, p. 32.

<sup>234</sup> El ejército creó su Escuela Superior de Guerra en 1904 siguiendo el modelo de la francesa. MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno*, p. 43); COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 28. Sobre los deseos de contar con una Escuela Superior que ampliase los conocimientos profesionales del oficial de marina, véase LABARTHE, Enrique. "Algunos apuntes sobre nuestra enseñanza profesional". *Revista de Marina*. Callao, 1916, número 3, pp. 144-146 y *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 605.

“En la Escuela Superior proyectada se ha de dar a los alumnos una segunda educación para la práctica del comando, con profundización de las ciencias náuticas, históricas, del derecho y de la administración, a fin de formar, no sólo un oficial de marina completo, sino un ciudadano de educación perfecta y de espíritu cultivado y selecto.” *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti...*, p. 33-34. “There is no War College at the present time, though it is planned to establish one during the coming year” (Intelligence Report 903, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note-Variou; en el Archivo del IEHMP).

<sup>235</sup> LABARTHE, Enrique. "De nuestras necesidades ...", p. 202.

<sup>236</sup> *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti ...*, p. 34.



como en las evaluaciones previas al proceso de admisión, que evidenciarían las competencias de éstos para la carrera naval<sup>237</sup>.

Las compras de los hidroaviones así como de los aeroplanos requirió de la formación del Cuerpo de Aviadores Navales, quienes mediante el decreto supremo del 26 de enero de 1920 fueron encomendados al manejo y conservación de dichas naves<sup>238</sup>.

El 27 de enero se creó la Escuela de Hidroaviación en el puerto de Ancón<sup>239</sup> bajo el mando del capitán de corbeta asimilado Juan Leguía y Swayne, quien perteneció a la Real Escuadrilla inglesa de aviación durante la Primera Guerra Mundial<sup>240</sup>. La Escuela contó con doce alumnos y cinco especialistas de los Estados Unidos de Norteamérica, quienes junto a la casa *Batchelor y Cía* lograron poner en funcionamiento los hangares y varaderos de la Escuela en Ancón pero teniendo en mente el establecimiento de una flota de hidroplanos en la isla San Lorenzo que respondió a consideraciones técnicas y geográficas expuestas por oficiales como el teniente primero José Barandiarán<sup>241</sup>.

---

<sup>237</sup> “El carácter, la aptitud y la inclinación por la profesión, no se exteriorizan sino en la práctica que debe preceder al ingreso en las escuelas navales de instrucción preliminar” *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti ...*, p. 34.

<sup>238</sup> GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, p. 162.

<sup>239</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1920...*, p. XXVI. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1921 número 1, p. 115.

<sup>240</sup> En una entrevista a la revista ilustrada peruana *Mundial* de fecha 29 de febrero de 1921 en Talara, sostuvo que había aprendido a volar en los Estados Unidos de Norteamérica, pero que fue en el ejército inglés donde aprendió el manejo de las máquinas durante tres meses. ZULANA. “Reportaje a Juan Leguía”. *Mundial*. Lima, 24 de marzo de 1921.

Véase también GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*. s.f. , p. 60; COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 46 y Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1920, número 2, p. 252.

<sup>241</sup> Los tenientes segundo José Estremadoyro Navarro y Julio Ontaneda Menacho, los alferoces de fragata Carlos Zegarra y Armando Zamudio, y los guardiamarinas Carlos Washburn, José Villanueva, Carlos Huguet, Guillermo Cornejo, Carlos Hildebrant, Enrique Van Hert, Augusto Correa e Ismael Pro fueron los alumnos en 1921. GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, p. 61. La selección del personal de guardiamarinas como alumnos de la Escuela de Hidroaviación, estuvo a cargo del Ministerio de Marina. Los grados permitidos para ser admitidos fueron los de teniente segundo, alférez de fragata y guardiamarina, tanto de guerra como del Cuerpo de Maquinistas con mínimo de un año de servicios. La construcción de dos hangares, plataforma anterior y de la vía de deslizamiento para la Escuela de Hidroaviación tuvo un costo de Lp. 6.480.0.00. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti ...*, pp. 85-88. Véase BARANDIARÁN, José F. “Nuestro servicio de aviación”. *Revista de Marina*. Callao, 1923, número 6, pp. 717-722.

Los seis hidroaviones tipo *Gaviotas Curtis* de 150 caballos de fuerza fueron utilizados para enseñar a los aspirantes artillería aérea, telegrafía inalámbrica, fotografía y bombardeo al igual que los dos aeroplanos *Curtis* y otros dos hidroplanos franceses<sup>242</sup>.

La creación del Servicio de Hidroaviación – Cuerpo de Aviadores Navales – requirió la contratación de personal especializado como fue el caso de los mecánicos de aviación Willard Wheeler, Walter A. Jagielski (polaco) y Jhon Powers asimilados como guardiamarinas y del teniente de los Marines Corps, Benjamin Reeswerber que junto a Evan Luther Evans, Graham S. Masson (estadounidense), Walter C. Simon (inglés) fueron asimilados a la clase de teniente primero<sup>243</sup>. Esto demuestra el reforzamiento de la introducción humana de estilos profesionales importada de los Estados Unidos al Perú, creándose una réplica organizativa, técnica y administrativa de la aviación naval estadounidense; fuerza que ya se situara en un espacio estratégico importante en la guerra naval del periodo de entre guerras<sup>244</sup>.

La separación del Ministerio de Guerra y Marina tuvo a la Armada en un proceso de implementación de la nueva estructura que debía adoptar según el momento y a lo que observase la Misión Naval estadounidense. El caso de los procedimientos y administración de la justicia militar y naval luego de la división son ejemplo claro de esta preocupación. El Ministro de Marina propuso a los parlamentarios la aprobación del Código de Justicia

---

<sup>242</sup> *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti ...*, p. 37. El 14 de enero de 1924, tres motores K-6 de 150 HP, de estos aviones fueron vendidos a Elmer Faucett por un monto de Lp. 500.0.00 GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p. 662.

<sup>243</sup> GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, pp. 197-198, 230-234 y 240. De igual forma se contrató el servicio del capitán de corbeta de la aviación inglesa Frederick Barr. El contrato fue firmado por Frank Freyer en representación del Estado peruano y el citado oficial inglés. El contrato sólo duró 21 días por incumplimiento del mismo por parte de Barr. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Segundo, pp. 474-477.

<sup>244</sup> Cabe destacar que, durante este año, oficiales de otros países fueron contratados y asimilados, como fue el caso del teniente Paul Moisseff Muspratt de la Armada Rusa – oficial instructor de artillería, su contrato se firmó el 9 de agosto de 1920 y se canceló el 18 de mayo de 1921 – y el maquinista de primera clase de la marina mercante de Italia, Miguel Tauro – se asimiló con el grado de capitán de corbeta – GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, pp. 333 y 469. Anteriormente, en 1911, había sido primer maquinista del transporte *Iquitos*.

Naval, el cual se adaptaba a la realidad de la nueva Institución debido a que guardaba congruencia con los usos y normas navales<sup>245</sup>.

Durante la gestión del Ministro Lauro A. Curletti, – asumió el 14 de marzo de 1921, siendo su primer cargo ministerial, coincidiendo con las celebraciones del primer centenario de la independencia del Perú – los marinos estadounidenses ya se encontraban trabajando en la reorganización del Ministerio y de sus dependencias.

Los cuatro primeros miembros de la Misión Naval contratada en los Estados Unidos de Norteamérica fueron el ya mencionado capitán de navío Frank Barrows Freyer (servicio activo en la Armada estadounidense), – mediante Resolución Legislativa N° 4683 de fecha 25 de agosto de 1923 el Congreso del Perú lo asimiló al grado de contralmirante cuando se encontraba fuera de funciones de la Misión Naval – el capitán de navío Lewis D. Causey (servicio activo en la Armada estadounidense), el capitán de fragata Charles Gordon Davy (Reserva de la Armada estadounidense) y el capitán de corbeta Paul Fitzsimons (Reserva de la Armada estadounidense), – por Resolución Suprema del 28 de marzo de 1921 se rescindió el contrato a su solicitud, siendo reemplazado por James Bull, quien firmó contrato en Washington el 1 de Noviembre, siendo aprobado por el Congreso peruano el 6 de diciembre de 1920 – quienes zarparon de Nueva York a bordo del vapor *Santa Elisa* de la *Grace Line* el 25 de agosto de 1920, arribando al Callao el 6 de setiembre obteniendo gran margen de acción dentro de la Institución peruana, tal como se puede comprobar en la cláusula cuarta y quinta de sus respectivos contratos realizados en la Embajada del Perú en Washington, siendo la contraparte firmante el Embajador Alfonso Pezet y el capitán de fragata. Luis Aubry<sup>246</sup>.

En estas se convenía que no recibirían órdenes de los oficiales peruanos, debiendo obedecer únicamente al Presidente de la República, al Ministro de Estado en el despacho de Marina y

---

<sup>245</sup> “[...] pues era una incongruencia jurídica el aplicar las disposiciones establecidas para el Ejército a la Marina, cuando, como he dicho, ambas instituciones difieren esencialmente en su organización.” *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti ...*, pp. 41-42.

<sup>246</sup> *Brief summary...p.2-5*. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, pp. 385 y 495. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...Tomo Segundo*, p.211. Véase también ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 226. Efraín Cobas llama la atención por la gran similitud de los contratos firmados por los miembros de la Misión Militar del Ejército con los firmados por los miembros de la Misión Naval estadounidense”. COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 55.

a los miembros de la Misión con mayor antigüedad en el grado<sup>247</sup>. A su vez tuvieron bajo su dependencia a los jefes y oficiales de grado y rango igual o inferior a ellos<sup>248</sup>. Estas cláusulas del contrato fueron comunicadas al Cuerpo General de la Armada mediante la Orden General N° 63 de fecha 28 de setiembre de 1920<sup>249</sup>. Al respecto, cabe destacar que los términos con que se escribieron y firmaron los contratos fueron indicados por el Adjunto Naval de la Embajada del Perú, el comandante Luis Aubry, quien a su vez recibió las instrucciones del Ministro de Marina. En efecto, y tal como lo señala Clayton, “esta extraordinaria posición que los oficiales norteamericanos alcanzaron en la Armada Peruana tuvo un doble efecto: una natural reacción de rechazo en muchos de los oficiales peruanos y la posibilidad de adoctrinar a las nuevas generaciones de cadetes y oficiales jóvenes en las formas y estilos de la marina norteamericana”<sup>250</sup>.

El 3 de noviembre de dicho año, Juan Ontaneda dispuso que los Jefes de los buques y Dependencias de la Armada se pusieran a disposición de los requerimientos de información de los miembros de la Misión<sup>251</sup>. La finalidad era que los marinos estadounidenses conocieran la realidad y el estado de organización y alistamiento de la Marina para comenzar con su reorganización y administración.

En efecto, al poco tiempo de su arribo, los marinos contratados inspeccionaron los almacenes, la base, la isla San Lorenzo, la estación de hidroaviones de Ancón, la Escuela Naval, los buques, examinaron la administración interna y estudiaron el marco legal concerniente a la Armada<sup>252</sup>.

Los resultados de esta evaluación se pueden apreciar en los despachos que remitieron a la Oficina de Inteligencia Naval el 15 de enero de 1921. En ellos describen cuantitativa y cualitativamente al personal, la organización y material a flote de la Armada. Estos

---

<sup>247</sup> “The Mission has found the President of Peru ready and willing to support it”. *Brief summary...*, p.4.

<sup>248</sup> GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, pp. 366 - 385.

<sup>249</sup> Ídem, pp. 403-404.

<sup>250</sup> CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú*, p. 247.

<sup>251</sup> GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, pp. 456-457.

<sup>252</sup> *Brief summary...*p.2. Véase también ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 227.

informes muestran las categorías de evaluación que tuvieron los marinos de la Misión en relación a la realidad naval peruana obteniendo resultados positivos como negativos.

Dentro de los primeros, destacan los factores de disciplina y moral, resaltando al personal subalterno por su obediencia y lealtad a pesar del escaso sueldo y la irregularidad de la asignación del vestuario. Esto resaltó con el primer análisis de la disciplina de los oficiales más antiguos – Jefes –, pues vieron que estos acostumbraban a utilizar influencias políticas para favorecerse en los puestos y ascensos, así como evitar ser sancionados por las faltas que cometían entre ellos<sup>253</sup>. Esta apreciación resalta por el hecho de que se referían a los Jefes que comprendían a los que se formaron en el periodo de la post guerra. Asimismo, destacaron el alto número de oficiales superiores para una escuadra reducida y de pocas responsabilidades navales que se centralizaba en el puerto del Callao, mientras que los hidroaviones se encontraban en Ancón<sup>254</sup>.

Sin embargo, descollaron la calidad profesional y el interés en su formación científica y la búsqueda de actualización a través de lecturas y estudios de revistas especializadas de otras Armadas como la *Marine Rundschau* (Alemania), *Boletín del Centro Naval* (Argentina), *Revista Marítima Brasileira* (Brasil), *Revista de Marina* (Chile), *Revista General de Marina* (España), *La Vida Marítima* (España), *Annali di Medicina Navale e Coloniale* (Italia), *Rivista Marittima* (Italia), *Rivista Náutica* (Italia), *L'Italia Navale* (Italia), *Ejército y Armada* (México), *Annaes de club Militar Naval* (Portugal) y *Proceeding* (Estados Unidos); siendo los oficiales jóvenes quienes se llevaron los mejores elogios al ser considerados como entusiastas en la carrera y en la expansión de la Institución por vías modernas.

---

<sup>253</sup> “About six months after the Mission had an opportunity to make an estimate of the situation which was presented to the President to affect that the morale of the Peruvian Officers was not of the highest due to the fact that they take too much interest in politics, and politics to a large extent in Peru is a personal question” en *Brief summary...*, p.4 “Among higher officers of the Navy, numerous cases of flagrant offences have gone unpunished” (Peruvian Navy – Discipline – Unit. Dispatch N° 1211, January 15, 1921, Archivo del IEHMP).

<sup>254</sup> Desde 1909 se hacían escuchar voces que recomendaban la “alternabilidad” en los comandos y puestos de a bordo EDITORIAL. La Alternabilidad en los Comandos. *Revista de Marina*. Callao, 1909, número 25, pp. 3-5. El 25 de enero de 1924 se dispuso la rotación anual en el mando de las unidades a flote. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p. 524. También véase Peruvian Navy – Discipline – Individual. Dispatch N° 1210, January 15, 1921, Archivo del IEHMP y Peruvian Navy – Distribution – Strategics. Dispatch N° 1207, January 15, 1921, Archivo del IEHMP.

Estas cualidades – en palabras del informe – las podrían perder debido a la cierta inactividad operacional de la escuadra, que producía la falta de experiencia que les permitiera estar preparados para afrontar física y mentalmente las tensiones de la guerra<sup>255</sup>. Así, en líneas generales, la primera impresión de los miembros de la Misión consideraron a los oficiales peruanos como muy buenos hasta el punto en donde eran “afectados” por consideraciones políticas<sup>256</sup>.

Sin embargo, luego de cuatro años de actividades dentro de la organización naval y de la sociedad peruana, cambiaron para mal esta primera apreciación. El reporte de inteligencia que elevó el Jefe de la Misión Naval el 24 de diciembre de 1925 fue duro al respecto. Clasificó a los oficiales como escasos de responsabilidad y renuentes a obedecer las órdenes de los superiores cuando estos no están presentes:

Passive resistance is rife, especially among officers who have a semblance of political pull, when it comes to doing anything personally distasteful, or in conflict with personal interests or convenience, – the good of the service and national interests being relegated to secondary and tertiary places. In consequence, the general morale is low. These outstanding liabilities, however, are gradually being overcome by the constant efforts of the Naval Mission, and great improvement has been noted during the past two years, - and especially among the recent graduates of the Naval Academy<sup>257</sup>.

Al respecto, Woodward (1925) señaló que a pesar de estos defectos propios de los *latinoamericanos* – patriotismo y lealtad barata, el arte de la mentira, celos profesionales, honestidad superficial, cierta crueldad heredada de los *Spanish ancestors*, chauvinismo y oportunismo – varios progresos se han venido consiguiendo, especialmente en lo material y en menor medida en lo moral y espiritual, existiendo un pequeño porcentaje de gentes con potencial de cortar con el aspecto negativo de la tradición, y trabajar y hablar con la verdad. Sobre este pequeño porcentaje, Woodward se refiere al 15 o 20% de la clase educada –

---

<sup>255</sup> Peruvian Navy – Moral – Stamina. Dispatch N° 1215, January 15, 1921; Archivo del IEHMP.

<sup>256</sup> Peruvian Navy – Moral – Sentiment. Dispatch N° 1212, January 15, 1921; Archivo del IEHMP.

<sup>257</sup> Intelligence Report 903, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note- Various. p.1; en el Archivo del IEHMP.

*generally those with a touch of foreign blood* – que ha tenido la oportunidad de conocer otras realidades o de estudiarlas<sup>258</sup>.

Entre el grupo de oficiales que fueron bien considerados por los marinos de la Misión Naval se encontraron los capitanes de fragata, capitanes de corbeta y tenientes primero que habían nacido a finales de la *Guerra del Pacífico*, resaltando su eficiencia, responsabilidad, iniciativa y aptitudes para la modernización de la Armada. Preciso es destacar que los oficiales almirantes y los capitanes de navío no fueron mencionados en esta relación debido a no haber entre ellos figuras destacables y, que merecieron su ascenso más por su antigüedad y algunas influencias políticas que por sus méritos.

Nombres como de los capitanes de fragata Alejandro G. Vines, Tomas M. Pizarro, Federico Díaz Dulanto, Enrique Monge, Alejandro Valdivia, José G. Carrillo; capitanes de corbeta Fidel A. Escuza, Pablo C. Ontaneda, P. Jimenez, Roque A. Saldías, José R. Alzamora – “in my opinion this is the most promising officer in the Peruvian navy” (sic), según Woodward –, tenientes primero Hernando Tudela y de Lavalle, Adan Badhan, Edmundo Bermudez, Manuel R. Nieto, entre otros fueron reconocidos por las cualidades ya mencionadas<sup>259</sup>. Como se vio en el capítulo 1, varios de estos oficiales fueron enviados a Marinas extranjeras para complementar la formación recibida en el Perú, y presentaron duras críticas a la labor de los “antiguos” Jefes.

Probablemente el haber sido testigos de otras realidades más avanzadas en el aspecto naval los motivó e inspiró a buscar la ansiada modernización de la Armada, siendo más permeables y teniendo mayor aquiescencia al estilo y espíritu de los miembros de la Misión Naval estadounidense. Es un caso donde las nuevas generaciones sobrepasan a las antiguas en el gobierno de la Institución. Asumen su responsabilidad.

En relación a la organización de la Armada, la calificaron como pobremente útil en tiempo de paz e inservible en tiempos de guerra – no contaba con un plan de expansión ni con una organización en caso de guerra – debido a la lenta burocracia estatal, al gran número de

---

<sup>258</sup> Intelligence Report 903, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note- Various. p.2; en el Archivo del IEHMP.

<sup>259</sup> Intelligence Report 903-800, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note- Characteristics. p.1-3; en el Archivo del IEHMP.

leyes, decretos, regulaciones, instrucciones y órdenes generales y a la falta de libertad de decisión de los jefes de los buques y dependencias, quienes a pesar de comandar directa y aisladamente estas naves no podían tomar decisión alguna sin la previa autorización del Ministro de Marina<sup>260</sup>. En efecto, no existió un entrenamiento unificado de la escuadra pues las actividades de los buques eran realizadas independientemente, dedicándose a entrenar mediante zafarranchos (simulacros) en lugar de realizar entrenamiento de artillería, prácticas de tiro y ejercicio de combate<sup>261</sup>. Finalmente, concluyeron que para poder lograr con éxito su misión, deberían contar con el control total de la administración financiera (compras y gastos)<sup>262</sup>.

Estos oficiales fueron colocados, en un primer momento, como Jefes de la Dirección General, de la Dirección de Administración y de la Comandancia General de la División Naval (capitán de navío L.D. Causey, teniendo como adjunto al capitán de fragata Manuel I. Vegas), mientras que las Direcciones de Personal (capitán de fragata Julio Carvajal), Material (capitán de fragata Julio V. Goicochea), Sanidad Naval (capitán de navío Wenceslao Salazar), Capitanías (capitán de navío Teodosio Cabada) y el Servicio de Contaduría (Juan A. Rouillón) se encontraban bajo el mando de oficiales peruanos<sup>263</sup>. Esta posición clave en los puestos críticos de la Armada los llevó a un pronto diagnóstico y a las primeras mejoras de todas las naves de la Escuadra, así como de la organización interna<sup>264</sup>. Esta parte de la memoria de Curletti, contrasta con el sobrio y crítico informe que hace el

---

<sup>260</sup> Peruvian Navy – War Organization. Dispatch N° 1205, January 15, 1921 y Peruvian Navy – Discipline – Unit. Dispatch N° 1211, January 15, 1921; Archivo del IEHMP. Esta situación de desorganización interna de los buques fue advertida en un artículo publicado antes de la creación del Estado Mayor General de Marina. ARUFA. "Necesidad de la creación de un Estado Mayor para nuestra Armada". *Revista de Marina*. Callao, 1908, número 13, pp. 12-13.

<sup>261</sup> Peruvian Navy – Training. Dispatch N° 1216, January 15, 1921; Archivo del IEHMP.

<sup>262</sup> *Brief summary...*, p.2.

<sup>263</sup> Decreto supremo de fecha 9 de diciembre de 1919. Organización del Ministerio de Marina. *Memoria que el Ministro de Marina Contralmirante D. Juan M. Ontaneda...*, p. 52.

<sup>264</sup> "Extinguida la Intendencia General de Marina por resolución de 5 de agosto de 1919 se encomendaron las funciones que eran inherentes a aquella oficina a la Dirección de administración, subdividida en cinco divisiones [...]" Ídem, p. 28. A raíz de la primera evaluación de la situación de la Armada, Freyer le propuso al presidente Leguía el restablecimiento de la Jefatura del Estado Mayor General de Marina. ORTIZ SOTELO, Jorge. "Peru and the US Naval Mission". *Ponencia presentada a la Canadian Association for Latin American and Caribbean Studies Conference*. Vancouver, 2008, p.3. Mediante decreto supremo de fecha 17 de enero de 1921 se derogó la Dirección General, siendo reemplazado por el Estado Mayor General de la Marina GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Segundo, p.19.



capitán de fragata Causey, Comandante General de la División Naval – reconocido como un experto en destructores y submarinos, había izado su insignia a bordo del *Almirante Grau* – en relación a la situación y misión de las naves de la Armada<sup>265</sup>.

El marino estadounidense sostuvo que los buques que componen el material a flote de la Institución no pueden ser llamados propiamente como buques de combate. Esto se debió principalmente a la antigüedad de los mismos, así como a la falta de reparaciones adecuadas en astilleros extranjeros<sup>266</sup>. A esto le agregaba la ausencia de personal subalterno calificado en materias profesionales de a bordo<sup>267</sup>.

Causey no fue el único miembro de la Misión Naval en declarar sobre la real situación de alistamiento y de potencial de la Escuadra. El futuro contralmirante de la Armada Peruana, Frank Freyer, sostuvo, en 1923, durante el banquete que se hizo en su honor a causa de su despedida, que se sentía impotente por no haber logrado aumentar el número y calidad de los buques peruanos: “Deploro no poseer el don sobrenatural necesario para hacer surgir de las radiantes aguas de la bahía del Callao, la flota capaz de defender al país contra cualquier invasión y de dominar los mares”<sup>268</sup>.

A consecuencia de esta realidad, Causey recomendó al Ministro de Marina que la misión que deberían cumplir estas unidades navales, no debería pasar de ejercer la vigilancia de la costa y de servir, a su vez, de centro de preparación profesional del personal<sup>269</sup>. Al parecer, la realidad naval peruana no estaba a la altura de una Armada como la concebía este miembro de la Misión Naval estadounidense<sup>270</sup>, pues sus recomendaciones al Ministro se caracterizaron por el énfasis en el mantenimiento de las naves y en la preparación técnica de las dotaciones hasta que el erario nacional pudiera adquirir nuevas naves.

---

<sup>265</sup> Fue relevado el 24 de junio de 1922 por el capitán de navío Augusto Loayza. *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1922, número 3, p. 386. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti...*, p. 5.

<sup>266</sup> Esto debido a la ausencia de los mismos en el Perú.

<sup>267</sup> Al respecto, cabe precisar que con fecha 4 de abril de 1921, se creó la Escuela de Especialidades para el personal subalterno de la Armada, con lo que se buscó profesionalizar el servicio en los buques *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti...*, pp. 8 y 19.

<sup>268</sup> *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1923, número, 4, p. 510.

<sup>269</sup> *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti ...*, p.5.

<sup>270</sup> Los principales buques eran: crucero *Coronel Bolognesi*, crucero *Almirante Grau*, Crucero *Lima* y el caza torpedero *Teniente Rodriguez*.

Un dato curioso sobre las iniciativas de compras navales por particulares, fue el caso en el que el Ministerio, bajo la asesoría directa de los marinos estadounidenses, tuvo que afrontar, con o sin interés particular, la iniciativa de la Asociación *Pro-Marina* de construir dos submarinos en los astilleros italianos *Ansaldo*, sin el consentimiento oficial<sup>271</sup>.

Curletti tuvo que gestionar ante el representante de dicho astillero para que el dinero recolectado por *Pro-Marina*, y depositado en el banco *Italiano* no fuese gastado en aquellos submarinos, que según los informes técnicos de Causey, que fueron elevados al Ministro, no guardaban coherencia con el programa de adquisiciones navales organizado por el Ministerio<sup>272</sup>.

Sobre este punto relacionado a compras navales, Scheina sostiene que “para bien o para mal, lo que mantuvieron [el Estado peruano y la Misión Naval] fue una relación entre receptor y proveedor”<sup>273</sup>. Clayton sostiene que el ejemplo claro de esta relación sería la *Electric Boat Company*, quienes “obtuvieron buenas ganancias al vender submarinos de fabricación norteamericana para la marina peruana”<sup>274</sup>. Por su parte, Villanueva sostuvo de que:

Las investigaciones efectuadas por una comisión del Senado de los Estados Unidos revelaron la forma como actuaban muchos gobiernos latinoamericanos, los vendedores de armas yanquis y los funcionarios de las misiones, vinculados a los fabricantes, embajadores y gobiernos, para estimular y facilitar las adquisiciones bélicas. Respecto

---

<sup>271</sup> Otra versión indica que fueron tres submarinos GUERRERO LANG, Jorge. "Pro-Marina: su primer medio siglo (1909-1959)", p. 20.

<sup>272</sup> El 13 de agosto de 1920 el entonces ministro Juan Ontaneda autorizó al capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres – Agregado Naval a la Legación de la República en Italia – para que realice un estudio comparativo sobre la evolución del arma submarina construida por ese país. Ernesto Caballero y Lastres fue nombrado, el 17 de junio de 1920, agregado naval a la Legación de la República en Italia con un sueldo de Lp. 104.0.00. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, p. 302. Asimismo, mediante resolución suprema del 11 de octubre de 1920, los cuatro marinos de la Misión Naval tuvieron uno de sus primeros encargos el estudiar el proyecto de las adquisiciones navales, debiendo informar la conveniencia de la propuesta del astillero *Ansaldo* a *Pro-Marina*. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, pp. 337 y 424.

<sup>273</sup> SCHEINA, Robert. *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*, p.158 y COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p.146.

<sup>274</sup> CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú*, p. 216.

al Perú se demostró [sic] muchas relaciones íntimas de carácter financiero entre la *Electric Boat Company* [...] y los oficiales navales [...] <sup>275</sup>.

La cuestión del manejo de los montos de dinero de *Pro-Marina* para la compra de elementos navales a su criterio, terminó con la promulgación del decreto-Ley de fecha 14 de marzo de 1922, por el cual se nombró como único personero oficial de *Pro-Marina* a Guillermo Rey – quien era administrador del banco Comercial del Perú y Londres en el Callao, en reemplazo de José Ernesto de Mora – quien era de opinión favorable a que ese dinero sea invertido según el plan de adquisiciones autorizado por el gobierno <sup>276</sup>.

Asimismo, el 16 de febrero de 1924 – en relación a la ley N° 4936 sobre el *Fondo de Defensa Nacional* – se dictaminó que los fondos colectados por las Juntas Patrióticas para la defensa nacional, sean entregados a la Caja de depósitos y consignaciones <sup>277</sup>.

Al respecto, las expresiones de Howe – Jefe de la Misión desde el 21 de abril de 1926 hasta el 9 de abril de 1929 – relacionadas a la conveniencia de comprar dos destructores a la compañía inglesa *Vickers-Armstrong* de Inglaterra confirman que la prioridad para estos marinos era la de estrechar el mercado de venta y compra de armas entre los Estados Unidos y el Perú, manteniendo al margen a las compañías extranjeras.

Los precios presentados por *Vickers-Armstrong* no tuvieron rival entre las empresas estadounidenses, pero sin embargo la opción – y decisión – entre los marinos de la Misión era solamente comprar equipamiento a los Estados Unidos: “From a study of the plans [presentados por *Vickers-Armstrong*] Head of Mission stated that he did not believe that

---

<sup>275</sup> VILLANUEVA, Víctor. *Ejército Peruano*, p. 174. Al respecto, Alfonso W. Quiroz sostuvo que en 1934, un Comité Especial del Senado de los Estados Unidos interrogó a Henry Carse y a Lawrence Spear, presidente y vicepresidente de la *Electric Boat Company*, obteniendo confesiones y correspondencia interna de la empresa que evidenciarían la corrupción en las ventas y compras durante el periodo. QUIROZ, Alfonso W. *Historia de la corrupción en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos; Instituto de Defensa Legal, 2013, p. 237.

<sup>276</sup> GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, p. 62; GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Segundo, pp. 361-362. Sobre la posición de la Armada contraria a la actitud autónoma de *Pro-Marina*, véase ESCUDERO, Víctor F. "Las erogaciones públicas y la Marina". *Revista de Marina*. Callao, 1921, número 4, pp. 485-494.

<sup>277</sup> GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p.578.

any firm in the United States could hope to compete in Price with the Vicker offer, but it would be more desirable that any new construction should come from the United States”<sup>278</sup>.

Un argumento contrario, más técnico, fue el elaborado por el Jefe de la Escuadra, el capitán de navío John Stronger Abbot, quien sostuvo – muy acorde con los nuevos tiempos y el desarrollo de la tecnología y, por ende, la estrategia en la guerra naval – que los submarinos y las aeronaves eran más importantes para medidas defensivas, que el precio de compra y operación de los dos destructores era muy alto para el Perú<sup>279</sup>. Finalmente, sostuvo que si se contemplaba la adquisición de destructores, se haga el esfuerzo por invitar a las compañías de los Estados Unidos para que presenten sus ofertas<sup>280</sup>. Debe de recordarse que el plan de adquisiciones navales presentado por Woodward a finales de 1923, que contemplaba la compra de 6 destructores, fue cambiado por iniciativa de los Estados Unidos. Ahora, era el mismo Leguía quien quería ver los destructores en las aguas peruanas, el problema era la supuesta escasez de dinero para comprarle a Inglaterra: “Although the subject was mentioned on several subsequent occasions and Admiral Howe told me that the President was in favor of acquiring the destroyers, he always left me with the impression that there was no money available for their purchase”<sup>281</sup>.

Volviendo a 1921, Curletti se mostró interesado en adquirir un nuevo buque para la Armada. Para esto convocó confidencialmente a dos oficiales en retiro para que le informaran respecto a la propuesta de compra de un buque de la clase *Sea Going Destroyers*. El informe de los capitanes de navío en situación de retiro Eduardo Hidalgo y Juan B. Cobián fue negativo al respecto, debido que dicha nave era de menor categoría que las naves adquiridas recientemente por Chile, así como por el alto precio en relación a los

---

<sup>278</sup> *Brief summary...*, Anexo (G), p.1. Este hecho motivó que Lord H. Hervey, Embajador de Gran Bretaña en el Perú, le escribiera a Austen Chamberlain, Secretario de Estado para Asuntos Internacionales, el 19 de julio de 1928, sobre las “serias irregularidades en la venta de destructores”. QUIROZ, Alfonso W. *Historia de la corrupción en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos; Instituto de Defensa Legal, 2013, p. 232. Cabe precisar que durante el *Oncenio*, no se adquirió destructores.

<sup>279</sup> Ingresó a Annapolis en 1899, graduándose en 1903. Estudió en el Naval War College en 1924 *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1926, número 3, pp. 398-399.

<sup>280</sup> *Brief summary...*, Anexo (G), p.3.

<sup>281</sup> *Ibidem*.

buques de la Real Armada inglesa en subasta aquel año<sup>282</sup>. Por otro lado, Curletti buscó otras opciones. El Ministro de la Legación del Perú en Francia, Mariano H. Cornejo, fue mucho más optimista en su respuesta de adquirir naves para la Escuadra Peruana: “sería de efecto mágico la adquisición siquiera de un destroyer. No sería difícil conseguirlo”<sup>283</sup>. Como se verá más adelante, esta compra no se concretó. Lo que sí se compró en Francia, fueron dos hidroplanos por un valor de cincuenta mil quinientos siete francos, cincuenta céntimos<sup>284</sup>.

Esta experiencia obtenida de las discusiones sobre qué unidades navales comprar o construir en el extranjero, sobre cómo canalizar las iniciativas privadas, y cómo elaborar un correcto plan de compras, desembocó en que el Presidente Leguía sostuviera en el Congreso de 1928 que: “[...] en el terreno de las adquisiciones navales, éstas no se deben realizar sin tener antes en cuenta importantes factores. Me refiero a las unidades que deben primar, a la prosecución metódica de un plan bien definido y sobre todo al cuidado que hay que poner en las compras de esta índole sin sobrepasar el nivel del Presupuesto”<sup>285</sup>.

Por otro lado, la preocupación de los oficiales por instaurar una sólida institucionalidad dentro de los diversos procesos de la Armada se evidenció en las recomendaciones que se hicieron al Ministro de Marina.

Por ejemplo, el Director del Personal, capitán de fragata Julio Carjaval, en su memoria al Jefe del Estado Mayor General de Marina de fecha 31 de mayo de 1921, propuso reglamentar la ley de ascensos acorde a las distintas comisiones del servicio – Embarcados, Estado Mayor, Escuela Naval, Comisiones Hidrográficas, entre otras – a que eran enviados los oficiales de marina, pues entendía que no todas debían tener la misma gradación a la hora de evaluar los desempeños de los oficiales. Especial queja hizo en relación a los cargos a que se veían obligados a desempeñar los Oficiales de Marina – entiéndase los de guerra o comando general – por causa de la ausencia en número suficiente de empleados

---

<sup>282</sup> “Actualmente los ingleses están rematando al mejor postor, por precios que varían alrededor de £ 70,000, solo porque su plan naval no les permite conservar en el servicio activo de su flota unidades sutiles con más de cinco años, esplendidos caza-torpederos de 900 toneladas de desplazamiento y 30 nudos de velocidad”. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti ...*, pp. 110-111.

<sup>283</sup> Ídem, p. 112.

<sup>284</sup> GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, p. 442.

<sup>285</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928...*, p.124.

civiles que desempeñen labores administrativas como por ejemplo el de oficial Contador y de Detall. Esto debido a que aquellas funciones los alejaban de sus funciones profesionales como “oficiales de mando”<sup>286</sup>.

La improvisación y las pocas adecuadas instalaciones con que contaba la Armada para el almacenamiento del material – como por ejemplo los torpedos – fue una constante para el año de 1921. Sin embargo se tenía en consideración la ejecución de un proyecto de construcción de una nueva Estación de Sumergibles que atendería a los nuevos que se adquirirían, debido a que el *Ferré* y el *Palacios* se hallaban inutilizados por el paso del tiempo y la falta de recorrido. El Comandante Director del Material no fue de la idea de repararlos por el alto costo que demandaba, superior incluso a la compra de nuevos. Para 1924, se firmó un contrato con la *Electric Boat Co.* de New Jersey, para la construcción de dos *sumergibles* – debe leerse submarinos – de gran radio de acción: Los *R*<sup>287</sup>. Los recursos para estas compras fueron normados por el Congreso mediante la creación del Fondo de Defensa Nacional de fecha 30 de enero de 1924<sup>288</sup>.

Las intenciones de contar con Estaciones de reparación y mantenimiento propias, fueron de vital prioridad para los Directores de estos años. La insistencia imperiosa de contar con una Factoría Naval que diera independencia a los trabajos necesarios para mantener en buen estado a los buques de la Escuadra, así como abaratar grandemente los costos que esto demandaba, – que para aquellos años eran realizado por privados – reflejó el disgusto que los marinos sentían ante la impotencia de depender de terceros. La memoria del Comandante Director del Material en 1921, es claro ejemplo de las muchas cosas que se

---

<sup>286</sup> “Pero donde más se deja sentir la necesidad de organizar, es en la del Cuerpo de Empleados Civiles y a los cuales es de urgente necesidad darles carácter militar [...] necesidad ésta muy urgente de satisfacer a fin de reemplazar a los Oficiales de Marina que prestan hoy sus servicios en el Cargo de Contador, con desmedro de la práctica profesional y el buen servicio de los buques de la Escuadra.” *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti ...*, pp.. 20-21.

<sup>287</sup> *Memoria que el Ministro de Marina D. Octavio Casanave presenta al Congreso Ordinario de 1924*. Lima: La Opinion Nacional, 1925, p. XXIII.

<sup>288</sup> SCHEINA, Robert. *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*, p. 162. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval... Tomo Tercero*, pp. 538-541.

encontraban fallando dentro de los equipos de las naves de la Escuadra y de las gestiones que se vinieron haciendo para subsanarlas<sup>289</sup>.

En relación a las reformas introducidas a la Escuela Naval en el primer año de funciones de la Misión Naval estadounidense, se puede decir que fueron de forma y de fondo<sup>290</sup>. El 9 de febrero se designó como Director de la Escuela Naval al capitán de fragata Charles G. Davy. La rigurosidad en la disciplina se intensificó con cambios en la rutina y horarios dentro del plantel que se reforzaron con modificaciones en la organización interna del mismo, al establecerse los Departamentos de Instrucción, Ejecutivo y los oficiales de Disciplina<sup>291</sup>. Esto respondía a que – en palabras del Director – los oficiales que saldrían de la Escuela Naval tenían que ser oficiales “de la primera línea de defensa de la patria: la Marina”<sup>292</sup>. Incluso llegó a sugerir que el periodo de formación fuera de 8 años, al término del cual, “únicamente los sobrevivientes de tales pruebas salgan de la Escuela a la Armada, listos para todo servicio en ella”.

---

<sup>289</sup> “[...] [los torpedos] fueron trasladados de la Escuela Naval, al sitio donde se aloja la marinería en los bajos de la Casa *Harris* del Apostadero de San Lorenzo [...] han sido recorridos por el personal de la Estación de Sumergibles, quedando en estado aparente de utilización, no pudiendo definir su condición de arma de guerra por la falta de aparatos controladores y tanques de experiencias [...] Para poder asegurar la eficacia de los torpedos se requiere la creación de un depósito de elementos suficientes para atender a las reparaciones y conservación de material, servicios que se instalarían en el Apostadero formando parte del proyecto de la futura Estación de Sumergibles”. *Memoria que el Ministro de Marina, Dr. Lauro A. Curletti ...*, p. 26.

<sup>290</sup> “In his first year at the helm, Davy initiated a complete reorganization of the academy base on the model of Annapolis, featuring a centralized organizational structure, streamlined academic departments, revised courses of study, and new regulations *patterned* closely on those in force at USNA”. National Archives (NARA), RG 38, A-1 Entry 48-A, Brief Summary of the activities of the U.S. Naval Mission to Peru from its Inception to 1 November, 1928”, (Office of Naval Intelligence), box 4, citado en CHRISTENSON, Joel. “U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period”, p. 42.

<sup>291</sup> En los aspectos de forma, se mejoró el alumbrado en general, se cambió el uniforme de diario de los cadetes, los mismos que desde este periodo tendrían sus equipos y alimentación por cuenta del Estado. Finalmente, todos los cadetes que ingresaron a la Escuela Naval lo hicieron como cadetes de Guerra (lo que hoy sería comando general), eliminando el ingreso como ingenieros maquinistas. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti ...*, pp. 47-48. Se estableció el crucero de verano con la finalidad de completar su instrucción naval. Este debería zarpar el 2 de enero de cada año y tener una duración de tres meses. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval... Tomo Tercero*, p. 264.

<sup>292</sup> Ejemplo es que desde su gestión se inició la tradición de la juramentación de los cadetes que ingresaban a la Escuela Naval, se instauró el saludo al pabellón nacional todos los días, tanto al izarlo como al arriarlo. Antes, sólo se hacía los domingos y feriados. Asimismo, los cadetes ya no podrían dormir en sus hogares, sino que tuvieron que pernoctar en las instalaciones de la Escuela.

La exigencia del capitán de fragata Charles Gordon Davy buscó mejorar el proceso formativo del cadete naval, quien se venía instruyendo de manera ambivalente sin seguir una ruta establecida<sup>293</sup>. En efecto, se aprecia cierta influencia de Mahan en el flamante Director de la Escuela Naval debido a que el primero había sostenido en *The Principles of naval Administration* de febrero de 1903 que: “[...] naval administration has failed unless it provides to the nation an efficient fighting body, directed by well-trained men, animated by a strong military body”<sup>294</sup>.

Un ejemplo de la meticulosidad y grado de atención a los temas de la formación del cadete naval, fue cuando Davy le informó al Presidente Leguía que “Los cursos académicos de los seis años están minuciosamente arreglados, como comprobación yo puedo en enero de 1926 anunciar a Ud. la clase que tendrá un cadete del tercer año, el Lunes 6 de diciembre a 2:17 p.m., sobre qué versará el tema y quién será el instructor que preside la clase”<sup>295</sup> [sic].

Este interés en la profesionalización de la Institución, y no en agrandar a personas influyentes, llevó a Gordon Davy a exponer su satisfacción ante el gobierno por evitar el ingreso al plantel de jóvenes recomendados no aptos para la vida en la mar, y que en tiempos pasados habían perjudicado a la Institución: “In the *old days*, the board frequently rendered adverse recommendations but they were always subsequently overruled by the influence that was invariably brought to bear”<sup>296</sup>. Lo que buscó fue ampliar el espectro de

---

<sup>293</sup> Mediante la resolución suprema del 13 de mayo de 1922, se oficializó el nombre de *Cadete Naval* a los alumnos de la Escuela Naval. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...*, p. 412. Gordon Davy hizo una dura crítica a cómo se venía llevando la conservación, reparación y limpieza de la Escuela Naval. El aumento de personal de marinería para que realice labores de limpieza y de seguridad, lo llevó a decir que “[...] cuyo resultado es la seguridad de las propiedades del Estado, a la vez que gozar de una atmosfera militar que en el tiempo pasado no ha existido” *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti ...*, p. 51.

<sup>294</sup> ARMSTRONG, Benjamin F. *21st Century Mahan*, p. 14.

<sup>295</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 6, p. 820.

<sup>296</sup> (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p.2 Archivo del IEHMP). “El Supremo Gobierno y el Ministerio de Marina nos han apoyado firmemente en el mantenimiento de la pureza, justicia y democracia respecto a la selección de los candidatos a cadetes. El hijo de un presidente de la República y el hijo del más humilde empleado tomarán parte siempre en el concurso para ingreso dentro de las mismas condiciones” Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 6, p. 820.



postulantes a nivel nacional realizando propaganda informativa de la Escuela con la finalidad de aumentar la competencia entre ellos mismos<sup>297</sup>.

El resultado fue un mejor y mayor número de postulantes para la Escuela Naval tal como lo indica el extracto del reporte de operaciones dirigido al Director de Inteligencia Naval de los Estados Unidos: “The annual competitive examinations for entrance to the Naval Academy of Peru, which took place during the month, witnessed the best group of candidates, both as regards appearance and family connections as well as special preparation, in the history of that institution”<sup>298</sup>. Esto tuvo como objetivo – tal como lo expresó el mismo Davy –que los que lograsen ingresar al *Alma Mater* de la oficialidad “tengan a honra ser cadetes de la misma”<sup>299</sup>.

La instauración de prácticas profesionales a bordo de las naves de la Escuadra llamó la atención del Director de la Escuela Naval, pues estas no se realizaban durante los cinco años de estudio del cadete, sino al término, ya como guardiamarina. La nueva estructura de los cursos, requería de ocho meses de estudios en la Escuela y tres meses de crucero en los buques de la Armada<sup>300</sup>. Esta instrucción práctica en los buques de la Armada fue denominada *Crucero de Verano* y fue decretado por el Presidente de la República el 11 de setiembre de 1923, disponiendo que su salida sea el 2 de marzo de cada año, llegando por primera vez, en 1925, hasta la Zona del Canal de Panamá<sup>301</sup>. Asimismo, se gestionó que los días sábados y por espacio de tres horas el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, realizase viajes en la bahía y alrededores con los cadetes del sexto y quinto año<sup>302</sup>.

<sup>297</sup> Revista de Marina. "Exposición de reformas en nuestra Escuela Naval". *Revista de Marina*. Callao, 1921, número 4, p. 467. “Este hábil profesional [Davy] ha puesto sus mejores empeños en el progreso de la Escuela habiendo logrado que aumente en considerable proporción el número de alumnos.” *Revista Mundial*. "La Escuela Naval". *Mundial*. Lima, 1 de enero, número 85, 1922.

<sup>298</sup> Extract from Report of Operations during March dated March 31, 1923, of Head of U.S. Naval Mission to Peru, to Director of Naval Intelligence, Archivo del IEHMP.

<sup>299</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1922, número 1, p. 115.

<sup>300</sup> *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti ...*, p.53.

<sup>301</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925...*, p.76. En 1920 los gobiernos de Perú y Brasil acordaron que los cadetes recién graduados se embarcaran en el buque escuela brasileño *Benjamin Constant*. Esto no fue del agrado de un miembro de la Misión Naval identificado con la letra-código B. (Nota de información 515500 de B N° 25 de fecha 25 de octubre de 1920, Training of Peruvian MidShipmen in Brazilian Ships, archivo del IEHMP).

<sup>302</sup> ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 95. Cabe indicar, que la idea que este buque sea “adscrito totalmente a la Escuela Naval, para los ejercicios profesionales de los alumnos”

Hasta 1920, los postulantes a ser oficiales de marina podían ingresar a la Escuela Naval como cadetes de guerra o como cadetes ingenieros, siendo los años de estudio de este, un año menor que el de aquel. Esto cambió con las reformas de Gordon Davy, quien sostuvo que “[l]os cadetes de Guerra, necesitan mucho más de ingeniería, y los cadetes ingenieros, mucho más de la profesión de guerra”, postergando el nombramiento de cadetes ingenieros al término del tercer año de estudios<sup>303</sup>. Esto logró homogenizar la instrucción y formación de los cadetes en los primeros años de estudio, dándoles igual importancia a los de guerra como a los de ingeniería.

Se puede apreciar el intenso y serio interés en la educación del cadete naval. Este fue el mayor logro de la Misión Naval estadounidense en el aspecto formativo, pues sus usos, formas y fondos se arraigaron en las mentes de los oficiales que los vieron trabajar, y en los que fueron cadetes durante su gestión. Esto viene a demostrar que el estilo de la marina estadounidense caló hondamente en los marinos peruanos, pues se percataron que aquel funcionaba; siendo este sistema el ejercido hasta el día de hoy<sup>304</sup>.

En la gestión del capitán de navío Ramón Valle Riestra, la organización del Ministerio se modificó por segunda vez, simplificando sus direcciones en concordancia con la magnitud de las fuerzas navales existentes, y debido a la disminución del presupuesto<sup>305</sup>. El organigrama quedó de la siguiente manera: Estado Mayor General de Marina, Dirección del Personal (incluye los servicios de Sanidad Naval, Capitanías y Marina Mercante), Dirección del Material (incluye Hidrografía, Faros, Navegación y buques de la Marina

---

no es exclusiva de los miembros de la Misión Naval Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 605.

<sup>303</sup> *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti...*, p. 53.

<sup>304</sup> “Deemed at one point the mission’s most important detail, the emphasis U.S. officers placed on Peru’s naval academy was consistent with the mission’s broader aim of refashioning Peru’s Navy in the U.S. image. CHRISTENSON, Joel. “U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period”, pp. 42-43.

<sup>305</sup> Primera fue la sugerida por el capitán de navío Freyer con la creación del Estado Mayor General de la Marina que reemplazó a la Dirección General, teniendo subordinados a los Departamentos de Operaciones, Personal, Material, Administración, Sanidad, Capitanías y Contabilidad (Navy General Staff, Combat-Naval-Staff # 94. Peru, dispatch N° 1281, January 25, 1921. p.1. Archivo del IEHMP). El presupuesto cayó de Lp. 341.517.8.56 en 1921 a Lp. 298.580.9.44. Esta disminución también significó la reducción del personal subalterno *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1922...*, p. 25.

Mercante) y Dirección de Administración (incluye la Contaduría del Ministerio)<sup>306</sup>. Respecto al personal de oficiales, estos fueron clasificados como Oficiales de Guerra, Oficiales Ingenieros, Oficiales de Sanidad y Oficiales de Aviación<sup>307</sup>.

El cargo más importante y clave para llevar a cabo las reformas institucionales fue el de Jefe del Estado Mayor General de Marina, cuya función fue la de asesorar al Ministro en los asuntos técnicos y administrativos, así como el controlar las operaciones de la División Naval y demás Direcciones de la Marina<sup>308</sup>. En efecto, su precedente estadounidense data de 1900, cuando se creó el *General Board* con la finalidad de que los diseños de la Flota, así como el número, diseños de construcción de los buques sea de acuerdo al requerimiento nacional aprobado, en otras palabras, se desempeñaba como órgano asesor<sup>309</sup>.

Es así, que su heredera peruana estuvo encargada de los asuntos relacionados a las operaciones navales y aeronáuticas, de la preparación de reglamentos, así como del plan de adquisiciones de nuevos equipos, naves y armamentos<sup>310</sup>. Incluso se dispuso que sus órdenes fueran consideradas como emanadas del mismo Ministro de Marina. En pocas palabras, fue la máxima autoridad dentro de la Institución, cuya confianza y responsabilidad en su dirección recayó en los marinos de la Misión Naval

---

<sup>306</sup> *Memoria que el Ministro de Marina, Capitán de Navío don Ramón Valle Riestra ...*, p. IV. decreto supremo de 26 de setiembre de 1921. Asimismo, el número de dependencias de la Armada fue el siguiente: Ministerio de Marina (Despacho del Ministro, Estado Mayor General, Dirección de Personal, Dirección del Material), Dirección de Administración, Crucero *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, Crucero *Lima*, Cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, Apostadero naval de San Lorenzo, Sumergibles *Ferré* y *Palacios* (en desarme), Depósito de Explosivos, Escuela Naval, Servicio de Hidroaviación, Flotilla de Loreto que a su vez estuvo conformada por la lanchas *América*, *Iquitos* y *Cahuapanas*, Capitanías: Callao, Paita, Talara, Mollendo, Iquitos, Pimentel, Pacasmayo, Ilo, Pisco, Puerto Pizarro, Eten, Puno y Salaverry).

<sup>307</sup> Resolución suprema del 3 de julio de 1922. El capitán de navío Ramón Valle-Riestra asumió el cargo el 14 de setiembre de 1921 hasta el 18 de agosto de 1923. Del 18 de agosto hasta el 7 de noviembre de 1923, asumió interinamente Benjamín Huamán de los Heros. Desde el 7 de noviembre de 1923 hasta el 5 de mayo de 1924, asumió el doctor Juan Manuel de la Torre. El Dr. Lauro Curletti fue nombrado como Ministro de Fomento, renunciando luego de realizar “malversaciones flagrantes de fondos públicos”. QUIROZ, Alfonso W. *Historia de la corrupción en el Perú*, p. 230.

<sup>308</sup> *Memoria que el Minsitro de Marina, Capitán de Navío Don Ramón Valle Riestra ...*, p. IV.

<sup>309</sup> KUEHN, John T. *Agents of INNOVATION*, p.8.

<sup>310</sup> Esto fue confirmado por el propio Leguía durante su mensaje al Congreso de 1924, donde sostuvo de que “En armonía con las enseñanzas deducidas de la gran guerra y teniendo en cuenta nuestra capacidad económica, se ha efectuado un contrato para adquisiciones navales, conforme al plan trazado por el Gobierno, en vista de la opinión técnica del Estado Mayor de Marina. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1924, número 5, p. 627.

estadounidense<sup>311</sup>. Esto nos demuestra que durante el periodo del *Oncenio*, la Armada estuvo dirigida por marinos extranjeros quienes introdujeron y calaron en la esencia de la Institución los conceptos de la Marina de los Estados Unidos<sup>312</sup>.

El cambio en la mentalidad de los oficiales que sirvieron– incluido los cadetes navales – durante su gestión se evidenció cuando estos estuvieron al mando de la Organización en la década de 1950 y de 1960<sup>313</sup>. En efecto “los oficiales de [la] Marina de Guerra del Perú siempre han sido los más dispuestos a mantener estrechas relaciones con los norteamericanos y se debe considerar las simpatías que manifiestan los oficiales por el sistema de vida norteamericana”<sup>314</sup>. La carta de fecha 4 de marzo de 1959, que el entonces Ministro de Marina, vicealmirante Guillermo Tirado Lamb le envió al Almirante Arleigh Burke, Jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos, es clara al respecto:

[...] Soy testigo excepcional de los remarcables logros de las misiones navales de E.E.U.U. [sic] en mi país desde 1920 cuando la primera Misión Naval se estableció, habiendo sido el suscrito alumno de la Escuela Naval del Perú. Desde esa época, hasta el momento (casi 40 años) he encontrado en todas las Misiones Navales de E.E.U.U. [sic], sin excepción alguna, un deseo siempre presente de cooperar íntimamente con la marina peruana. Dichas misiones han demostrado la más alta calidad de eficiencia, lealtad y una tremenda capacidad de trabajo infatigable para el beneficio de la marina peruana.

La Marina Peruana y mi país se encuentran en deuda y profundamente agradecidos a la marina de E.E.U.U. [sic], debido a sus misiones navales, por las invalorable

<sup>311</sup> Mediante la resolución suprema de fecha 3 julio 1922, se renovó el contrato al capitán de fragata, jefe de la Misión Naval estadounidense, Frank B. Freyer por el periodo de un año adicional. El mismo día, se renovó el contrato de Charles Gordon Davy por un periodo de dos años y medio, también véase Intelligence Report 901-100, 15 December 1925 from C.H. Woodward, en el Archivo del IEHMP.

<sup>312</sup> En una entrevista al Ministro de Marina, capitán de navío Ramón Valle Riestra, le preguntaron si los marinos estadounidenses supeditaban el propio criterio ministerial. La respuesta fue: “Absolutamente falso [...] Todas las innovaciones y todo el manejo del ministerio de marina están bajo el control de la misión americana pero nada se hace sin la aquiescencia del ministro y del presidente de la república” [sic] Revista Mundial. “Conversando con el Ministro de Marina”. *Mundial*. Lima, 14 de octubre, número 74, 1922.

<sup>313</sup> ORTIZ SOTELO, Jorge. “Peru and the US Naval Mission”, p. 4.

<sup>314</sup> COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 60.

enseñanzas derivadas de su exhaustivo trabajo con nosotros y por la ayuda prestada para modelar el alto standard de eficiencia de la Marina Peruana [...] Me enorgullece mencionar que las Misiones Navales de E.E.U.U. [sic] son responsables en el más alto grado por nuestro eficiente estado de presteza [...] Además de la asistencia técnica, que siempre ha superado nuestras más altas expectativas, las misiones navales de E.E.U.U. [sic] han sido, y continúan siéndolo, embajadores oficiales de buena voluntad. A través de su amistad hemos aprendido a apreciar y a admirar su Gran Nación y, especialmente, su digna marina<sup>315</sup>.

Esto generó no sólo algunos roces con los marinos peruanos quienes ya habían demostrado su rechazo a ser comandados por marinos extranjeros<sup>316</sup>. La oposición política al *Oncenio* también se mostró adversa al grado de control que se les dio a los marinos de la Misión dentro de la Armada apelando al nacionalismo para desacreditar al gobierno de Leguía. Los artículos de diarios como *La Prensa* tildaron de inconstitucional esta disposición del gobierno por restarle autoridad al Ministro del ramo y humillar la soberanía nacional. El decreto fue denunciado como odioso al sentimiento nacional<sup>317</sup>.

En efecto, las críticas a Leguía se alineaban al argumento del debilitamiento de la soberanía e independencia del país causada por los cada vez mayores intereses económicos de los Estados Unidos<sup>318</sup>. Los adjetivos acusadores tales como “sometimiento, servilismo, sumisión, entreguismo, subordinación, hipoteca, colonialismo e inclusive vasallaje” fueron moneda común contra el régimen de la *Patria Nueva*<sup>319</sup>.

<sup>315</sup> Transcripción de carta de fecha 4 de marzo de 1959 del Ministro de Marina del Perú al jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, el Pentágono, Washington 25, DC. En Archivo del IEHMP.

<sup>316</sup> El caso del contralmirante John Tucker, contratado por Mariano I. Prado en 1866 para dirigir la Armada contra España, terminó con la prisión de los principales jefes por “insubordinación”.

<sup>317</sup> “The Mission encountered considerable difficulty with the Minister of Marine, Dr. Curletti. Head of the Mission explained the matter to the President of Peru and shortly afterwards the Minister of Marine resigned. Among the older officers in the Peruvian Navy considerable opposition was expressed against the U.S. Naval Mission”. *Brief summary ...* p.3. *La Prensa* en su edición del 21 de enero (Navy General Staff, Combat-Naval-Staff # 94. Peru, dispatch N° 1281, January 25, 1921. p.2; Archivo del IEHMP).

<sup>318</sup> CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú*, p. 214.

<sup>319</sup> Palacios Rodríguez hace la aclaración, que si bien el régimen de Leguía recibió y promovió las inversiones estadounidenses, estas – comparativamente – eran menores a las mismas hechas en otros países latinoamericanos en el mismo periodo de tiempo. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl.

Incluso algunos oficiales como Ernesto Caballero y Lastres, J.V. Goicochea y Juan de Althaus fueron sospechosos de ser antileguistas por supuestamente tener relaciones con algunos movimientos revolucionarios contra el gobierno que se habían dado durante el mes de octubre de 1923. Estos oficiales fueron nombrados como Agregados Navales en España, Italia y Alemania respectivamente seguramente como una ya instaurada costumbre de Leguía de exiliar a sus enemigos otorgándoles cargos en el extranjero<sup>320</sup>. Al respecto, el Jefe de la Misión Naval estadounidense – C.H. Woodward – sostuvo que tales insinuaciones respondían a las acusaciones de los enemigos políticos de los citados marinos, pero según lo visto en el capítulo 1, algunas razones no debieron de ser totalmente falsas<sup>321</sup>. Cabe resaltar que durante este periodo de tensiones sociales, cuatro oficiales fueron arrestados: El Director de Personal, el Director de Material, el asistente del Director de Administración y el capitán de puerto de Pisco<sup>322</sup>.

A pesar de este primer rechazo a la contratación de la Misión Naval estadounidense, se continuó con la decisión de mantenerla. La nueva estructura buscó optimizar la funcionalidad de la Armada.

Los antiguos buques – como los sumergibles *Ferré* y *Palacios* – fueron dados de baja con el voto Consultivo del Consejo de Ministros y la Resolución Suprema del 28 de setiembre de 1921, mientras que a los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, se les extendía su vida útil por razones de carácter inaplazables en el *Servicio Oficial de Reparaciones del Canal de Panamá*<sup>323</sup>. En estas instalaciones se cambió el sistema de combustión, de carbón

---

*Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930)*. Lima: Universidad de Lima/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú/Fondo de Cultura Económica, 2000, pp.17-23.

<sup>320</sup> Intelligence Report 911, 12 January 1926 from C.H. Woodward, jefe de la Misión Naval, en Archivo del IEHMP. Para el 22 de mayo de 1924, el capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres se encontraba nombrado como Adjunto naval en la Embajada de los Estados Unidos, el capitán de fragata Julio Goicochea como Adjunto Naval en Italia, el capitán de fragata Juan de Althaus Dartnell como Adjunto Naval en Francia. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p. 665.

<sup>321</sup> El 4 de agosto de 1919, el capitán de fragata Juan de Althaus presentó, al Presidente Provisorio de la República, su renuncia irrevocable solicitando su pase a la “disponibilidad a la mayor brevedad [...] por no estar de acuerdo con la actitud [de apoyo al golpe] asumida por el Ejército y la Marina”. Expediente personal, Juan Althaus, folio 79 y 80, en Archivo Histórico de Marina (A.H. de M).

<sup>322</sup> *Brief summary...* p.6.

<sup>323</sup> La autorización para la reparación en Panamá se dio el 6 de junio a un costo aproximado de trescientos veinticinco mil dólares. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p.

a petróleo, logrando aumentar su velocidad a unos 24 nudos – mayor que la velocidad de fabricación de hacía 18 años<sup>324</sup> –.

En relación a la flamante Escuela de Hidroaviación de Ancón, no se adquirieron nuevas unidades aéreas hasta 1924, pero se mantuvo la regularidad de los vuelos de los oficiales alumnos, quienes contaron con publicaciones traducidas del inglés como por ejemplo el “Manual of Hydro-aviation”, “Regulations of the School of Hydro-aviation” y “Rules for Gunnery Exercises”<sup>325</sup>.

En el desarrollo de las adquisiciones aeronavales, así como de la doctrina de guerra naval y la forma cómo enseñar a los alumnos de la aviación naval, se aprecia la clara influencia del capitán de corbeta de la Misión Naval estadounidense Harold B. Grow<sup>326</sup>.

---

670. El 14 de agosto volvió el *Almirante Grau* de un periodo de reparación en Balboa. Esta comisión estuvo dirigida por el comandante Taffinder quien sobresalió “arranging the most effective plan for carrying out the extensive repairs and alterations [...]” (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p. 2 Archivo del IEHMP). GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p. 690.

<sup>324</sup> En 1910, se publicó, en la *Revista de Marina* sobre las ventajas del uso del petróleo sobre el carbón. VALLADARES, Pedro. “El Petróleo y la Compañía Nacional de Vapores”. *Revista de Marina*. Callao, 1910, número 35-36, pp. 306-313. En 1925, el capitán de corbeta ingeniero Alfredo Rabines, publicó nuevamente los beneficios para la Escuadra RABINES, Alfredo. “La conversión de combustible en las unidades de la Escuadra”. *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 4, pp. 541-554. En la transcripción del Mensaje presentado por el presidente Augusto B. Leguía al Congreso Ordinario de 1924, sostuvo que “se ha resuelto el cambio de sistema de combustibles de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, adaptándoseles para el consumo de petróleo. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1924, número 5, p. 626. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925...*, pp. 72-73.

<sup>325</sup> Davy informó a la Oficina de Inteligencia de su país que la construcción de la base aérea en Ancón – bajo la dirección de Grow – iba progresando satisfactoriamente. En relación a los vuelos de los alumnos, estos se realizaban en H.S. boat N° 130 y en el Seagull N° 115 (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p.2 Archivo del IEHMP). *Brief summary...* p.8.

<sup>326</sup> Harold Grow continuaría en la jefatura del Servicio de Hidroaviación. Cabe destacar que en setiembre de 1926 se creó el *Servicio Aéreo al Oriente del Perú* con dos objetivos principales: patrullar y servir de puente aéreo entre Lima e Iquitos. El capitán de fragata Harold B. Grow presidió la comisión de elaboración de la ruta, recomendando cuatro estaciones: Puerto Bermúdez, San Ramón, Masisea e Iquitos. Estos vuelos fueron realizados con máquinas aéreas iguales a los que usaron los pilotos Charles Lindbergh y Clarence Chamberlin en sus raids desde EE.UU. a Europa. El 20 de setiembre se organizó el Servicio de Hidroaviación en el Departamento de Loreto (Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio presenta al Congreso 1927: 4 36 y 96). El 27 de diciembre de 1926 – a sugerencia del jefe de la misión naval estadounidense, capitán de navío A.G. Howe – se renovó el contrato del Lieutenant Commander Harold B. Grow – había renunciado

En efecto, luego de hacer un recuento histórico sobre la importancia de dominar el mar, seguido de una apreciación actual del potencial de la Armada Peruana – en proceso de expansión, reconstrucción y reorganización – que la hacía acorde al uso de las aeronaves, expuso los beneficios de estas:

[F]ormidable arma [...] tan esencial para una flota u organización de defensa naval [...] Es el arma de más rápida construcción [...] En la opinión del que escribe estas líneas, es un arma excepcionalmente aplicable al problema de la defensa de este país [...] podría fácil y rápidamente subsanar la deficiencia existente en las fuerzas de la defensa naval, con gasto mínimo de dinero<sup>327</sup>.

Incluso llegó a sugerir el uso de portaviones – bases para los escuadrones móviles -, debido a la existencia de buques – no indica cuáles – que con algunas modificaciones estructurales, podrían ser utilizados como tal. Argumentó su propuesta sosteniendo que las ventajas serían que el personal de aviación estaría en permanente contacto con los de la flota, habría un control central, se necesitaría poco personal y proporcionaba una gran movilidad en conjunto<sup>328</sup>.

Por su parte, el concepto que el Ministro tuvo del potencial de la aviación naval, en un país de extenso litoral como el Perú, llevó a que solicitara al gobierno el aumento de partidas para la renovación de los equipos y de hidroplanos. Este potencial del valor militar, también fue percibido por el Ministerio de Guerra, que logró que se le traspase la dirección de dicha Escuela. Por razones de funcionalidad en las áreas administrativas y técnicas, ésta volvió bajo la dirección de la Armada el 9 de noviembre de 1923, siendo controlada por la Jefatura del Estado Mayor General de Marina<sup>329</sup>.

---

a la Armada estadounidense y ahora era parte de la Fuerza de Reserva de dicha marina – como miembro de la Misión Naval (Anexo al despacho Nro. 213 del 14 de febrero de 1929 del Embajador de los Estados Unidos de Norteamérica, Alexander Moore al Secretario de Estado; Archivo del IEHMP).

<sup>327</sup> “Hombres hay; espíritu existe tan firme como en aquella hora; pero los medios existentes son casi inservibles y anticuados y otros faltan completamente. Uno de estos, el aeroplano en la actualidad promete ser de una influencia capital”. GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina". *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 4, pp. 441- 442.

<sup>328</sup> GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina", p. 444.

<sup>329</sup> *Memoria que el Ministro de Marina D. Octavio Casanave...*, p 91.



El primer resultado de esto, fue la adquisición de tres hidroaviones de entrenamiento tipo NB-1 con enfriamiento Wright – propuesto por Harold B. Grow – a la *Boeing Airplane Company* de Seattle, Washington, por un monto de \$ 50,000.00 depositados en la sucursal peruana del National City Bank<sup>330</sup>. El monto fue retirado de la Caja de Depósitos y Consignaciones de acuerdo a la ley del *Fondo de Defensa Nacional*, siendo depositados en la sucursal peruana del *National City Bank*.

En efecto, desde los primeros años del *Oncenio*, Leguía comprendió que el nuevo contexto de la estrategia de la guerra naval no sólo significaba el dominio de la superficie del mar, sino también del aire y de sus profundidades. Para esto, y con el asesoramiento de los miembros de la Misión Naval contratada a los Estados Unidos, decidió iniciar la compra de elementos de ambas ramas dentro del “plan de defensa marítima”<sup>331</sup>.

Esta es la primera Memoria donde se aprecian las abreviatura B.A.P. (Buque de la Armada Peruana) para denominar al material a flote de la Escuadra que para aquel año constaba de: B.A.P. *Almirante Grau* (18 años de antigüedad), B.A.P. *Coronel Bolognesi* (18 años de antigüedad), B.A.P. *Lima* (44 años de antigüedad), B.A.P. *Teniente Rodriguez* (16 años de antigüedad y el B.A.P. *Contramaestre Dueñas* (depósito flotante de combustible), organizados en una división y que no representaban un serio valor militar<sup>332</sup>.

El 16 de abril de 1924, el Ministerio de Marina urgió a la Embajada del Perú en los Estados Unidos la contratación de un capitán de fragata (USN) en actividad para que inicie labores los primeros días de julio<sup>333</sup>. Es así que los marinos estadounidenses dirigidos por el contralmirante Clark H. Woodward, aumentaron en número con la llegada de los capitanes de navío Shewoode Ayerst Taffinder – ingresó a Annapolis el 20 de setiembre de 1902, graduándose en febrero de 1906. Se graduó de la Escuela Superior de Guerra Naval en

---

<sup>330</sup>.Resolución suprema de fecha 7 de julio 1924. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p. 689. Sobre la propuesta de Grow véase: GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina". *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 4, p. 448.

<sup>331</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1922...*, p.26.

<sup>332</sup> Esta abreviatura fue adoptada por resolución suprema de fecha 16 de agosto de 1923.

<sup>333</sup> GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p. 634

1923 –, Emory D. Stanley (Cuerpo de Logística), así como con el capitán de corbeta H.B. Grow<sup>334</sup>.

Los marinos de la Misión siguieron ocupando los principales cargos dentro de la organización que básicamente seguía siendo la misma: Jefatura del Estado Mayor de Marina – que sólo recibía órdenes del Ministro de Marina y del Presidente de la República, actuando además como consejero técnico – que mandaba directamente a las direcciones del Material, del Personal y de Administración; teniendo que buscar solucionar las carencias propias de una Institución en proceso de reorganización<sup>335</sup>. Esta continua ubicación estratégica dentro de la organización, así como el apoyo del mismo Presidente de la República les permitió conocer la realidad institucional y recomendar los cambios y adquisiciones que convenía a la Armada Peruana, cuya mayoría de oficiales reconocieron y aceptaron favorablemente.

Por ejemplo, a partir del año académico de 1924 y luego de seis años de estudio, los cadetes que se graduaron como oficiales egresaron formando parte del “Cuerpo Único” de la

---

<sup>334</sup> Los contratos fueron firmados de la siguiente manera: El contrato fue firmado en Washington entre el embajador del Perú en Washington, doctor Hernán Velarde y dicho oficial el 14 de mayo de 1924, siendo ratificado por el presidente el 30 de junio de 1924. Su labor como jefe de la Escuadra fue elogiada por Charles Gordon Davy ante el director de Inteligencia Naval de los Estados Unidos de Norteamérica (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p.2; Archivo del IEHMP). GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, pp. 676-680. Stanley: Este contrato fue firmado en el Ministerio de Marina del Perú, entre el contralmirante Woodward por el Estado peruano y Emery D. Stanley el 14 de setiembre de 1922 – Por resolución suprema de fecha 7 de julio de 1924 se le renovó el contrato por un año como capitán de navío – GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, pp. 686-688. “He has maintained the Navy’s credit in the local markets, and made his purchase on most economical bases [...] No other ministry enjoys this unquestioned credit [...] The Navy’s financial movement are all clean and honest, and politics, at present, does not enter into this activity” (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p. 2; Archivo del IEHMP). Grow: Mediante resolución suprema 218 de fecha 21 de enero de 1924, se aprobó el contrato entre el Embajador del Perú en Washington y el citado oficial. *Memoria que el Ministro de Marina D. Octavio Casanave ...*, p. V. El contrato fue firmado el 20 de diciembre de 1923 entre el encargado de negocios del Perú en los Estados Unidos de América y el capitán de corbeta en servicio activo Harold B. Grow GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p. 510. Ingresó a Annapolis en 1908, graduándose en 1912.

<sup>335</sup> JIMÉNEZ, Manuel F. "Consideraciones generales sobre algunas necesidades de la Armada". *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 6, pp. 743-772.

Armada<sup>336</sup>. Los “Cuerpos de Guerra” y los “Cuerpos de Ingeniería” se fusionaron – “amalgamation” siguiendo a Woodward – debido a las circunstancias de los nuevos tiempos que requerían mayor profundidad en conocimientos técnicos y mecánicos<sup>337</sup>. También se suprimió el grado de guardiamarina, siendo así que el cadete naval al término de sus años de estudio se convertía en Alférez de Fragata<sup>338</sup>.

Esto respondió al hecho que la Escuela Naval del Perú se había convertido luego de cuatro años, bajo la dirección del ahora capitán de navío Charles Gordon Davy, en una réplica organizacional de la Escuela Naval de Annapolis donde incluso los libros consultados por los cadetes navales eran traducciones de los que se utilizaban en Annapolis<sup>339</sup>. Esto la convirtió en el mejor centro de formación naval de lengua castellana<sup>340</sup>. Este hecho se lo

<sup>336</sup> Esta organización se había instaurado hacía años en los Estados Unidos, Inglaterra y Japón Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, pp. 603-604. En la ceremonia de graduación asistió el presidente Leguía quien “[...] was very pleased with the continued improvement in the conditions at the Naval Academy” (Peru 7200 Naval Personnel, Three Officers Graduated from Naval Academy. G-2 report 2944, December 29, 1924; Archivo del IEHMP). Este año (1924) Julio Elías Murguía se graduó con la espada de honor. Víctor Montes fue el primer cadete en recibir la Espada de Honor, en 1922. Durante 1924, el número de cadetes en la Escuela Naval fue de 65. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p. 606.

<sup>337</sup> GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, pp. 60-61. Ya en 1917, Caballero y Lastres sostuvo: “[...] juzgo indispensable en la actualidad la transformación completa de los antiguos métodos de enseñanza y la creación de un Cuerpo Único, compuesto de oficiales combatientes y de oficiales maquinistas que provengan del mismo origen”. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 603. Por su parte, Charles G. Davy sostuvo que “[...] jamás serán oficiales de marina que alcancen éxito ó [sic] que sean útiles si no llegan a ser mecánicos, tanto en la práctica como en la teoría”. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1922, número 1, p. 112.

<sup>338</sup> Decreto supremo de fecha 17 marzo 1924. *Memoria que el Ministro de Marina don. Octavio Casanave ...*, p. 134. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p. 607.

<sup>339</sup> Desde enero de 1924, Davy fue asignado como sub jefe del Estado Mayor General de la Marina en adición a sus funciones *Brief summary...* p.7. El 29 de octubre de 1921, a iniciativa del Embajador Pezet y del Adjunto Naval, Cmdte. Aubry, se instaló en la Escuela Naval una cancha de “base-ball”. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 511-512. Véase también *Revista de Marina*. “Exposición de reformas en nuestra Escuela Naval”. *Revista de Marina*. Callao, 1921, número 4, pp. 470-471.

<sup>340</sup> Esto llevó a que en 1928, el jefe de la misión naval estadounidense elogiase ante el Departamento de Estado la excelencia de la Escuela Naval, considerándola “without a doubt [...] the only institution of its kind in the Spanish speaking world”. CHRISTENSON, Joel. “U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period”, p. 42. En el primer informe sobre la apreciación de la realidad de la Armada Peruana, los marinos de la Misión sostuvieron que la Escuela Naval “[a]cademically, it could be rated with the Universities of the United States” Peruvian Navy – Training. Dispatch N° 1216, January 15, 1921, Archivo del IEHMP. Asimismo, en un reporte de inteligencia de mediados de la década, el jefe de la Misión Naval sostenía que a raíz de la iniciativa del Cmdte. Charles G. Davy: “The Naval Academy is conducted on the same general high standard

hizo saber el mismo Charles G. Davy al presidente Augusto B. Leguía durante la clausura del año académico de 1922:

Hemos comprado el número suficiente de libros de enseñanza en los Estados Unidos, y hemos emprendido la tarea gigantesca de traducir íntegramente el texto en inglés [...] No existe otra Escuela Naval en el mundo de habla castellana que esté dotada como nosotros lo estamos de un surtido completo de libros profesionales modernos de instrucción naval<sup>341</sup>.

En efecto, Leguía reconoció la labor formativa que Davy realizaba en la Escuela Naval, nombrándolo sucesivamente, *competente*, *inteligente* y *entusiasta* en sus Memorias presentadas al Congreso de los años 1925, 1926, 1927 y 1928<sup>342</sup>. Un breve resumen, sobre esta labor, hecho por el propio Leguía muestra la misión de la Escuela Naval en aquellos años:

Además de la instrucción profesional que se dá [sic] a los jóvenes marinos, en dicha Escuela realizan útiles prácticas los oficiales, reciben educación militar los nuevos contingentes, y ella tiene a su cargo los exámenes de promoción y los de la marina mercante, el servicio de señales horarias, la publicación de la Revista de Marina y la vigilancia de la Estación Mareográfica del Callao. Funciones todas que ha llenado [Davy] cumplidamente en el último año<sup>343</sup>.

En relación a las compras navales, en diciembre de 1923, la Misión Naval propuso un programa de adquisición de unidades navales a los Estados Unidos que tendría una duración de cinco años. Esta propuesta contó con la aprobación del Ministro de Marina y del Presidente Leguía, teniendo por objeto el asegurar una adecuada protección al territorio peruano y consistió en:

---

of efficiency, so far as conditions and funds permit, as the U.S. Naval Academy, being modelled after that institution. All text-books used by the cadets are the same as used at the U.S. Naval Academy, having been translated and mimeographed in sufficient number for the purpose and without doubt the Naval Academy of Peru is the only institution of its kind in the Spanish speaking world to boast of such a fine selection of modern text-books” (Intelligence Report 903-400, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note- Training-Officer; en el Archivo del IEHMP).

<sup>341</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1923, número 1, pp. 102-103.

<sup>342</sup> El 27 de julio de 1928, fue condecorado por Leguía con la Orden del Sol en el grado de “Comendador”. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 4, p. 414.

<sup>343</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927...*, p. 113.

- 6 destructores de la clase *Chandler* (radio de acción de 5,000.00 millas náuticas a 14 nudos. 35 nudos a máxima velocidad. Armado con cuatro montajes de 4” y 12 tubos lanzatorpedos)
- 6 submarinos del mejorado tipo *R* (radio de acción de 6,000.00 millas náuticas a la velocidad de 10 nudos. 14 nudos a máxima velocidad sobre la superficie y 9.5 nudos en inmersión. Armado con un montaje de 3”)<sup>344</sup>.
- 25 hidroaviones para el entrenamiento, combate y bombardeo naval.
- Una base para los submarinos y destructores<sup>345</sup>.
- Torpedos, minas de defensa costera y bombas de profundidad.
- Munición para las unidades antes mencionadas.

El Congreso peruano promulgó la ley 4936 del 30 de enero de 1924 por la cual se creó el *Fondo de Defensa Nacional*<sup>346</sup> que tuvo por fin reunir los montos de dinero para este ambicioso programa de adquisiciones. Luego de un primer intento fallido de conseguir un préstamo con banqueros estadounidenses, se firmó el 6 de abril de 1924 un contrato con la compañía estadounidense *Electric Boat Co.* de New Jersey – con domicilio en Cinco Nassau Street, ciudad de New York, Estado de New York, U.S.A. – para la construcción de dos submarinos, veinticuatro torpedos *Bliss-Leavitt* y una completa Estación submarina por un monto de \$3’150,000.00 para que sean pagados en cinco años<sup>347</sup>. El contrato fue aprobado mediante Resolución Suprema del 11 de abril, siendo los gastos abonados con los

<sup>344</sup> Intelligence Report 902-300, 21 December 1925 from C.H. Woodward. Policy-Strategy.p.2; en el Archivo del IEHMP.

<sup>345</sup> Resolución suprema Nro. 234 de fecha 21 de junio de 1926: “Siendo necesario para la mejor comprensión del significado entre Apostadero Naval y Base Naval, SE RESUELVE: Desde la fecha el Apostadero Naval de la Isla de San Lorenzo se denominará: Base Naval de San Lorenzo. Comuníquese, etc. Rúbrica del presidente de la República (Fdo.) Manchego Muñoz. “The *Electric Boat Company’s* engineers have arrived and are making the preliminary surveys in order to begin work as soon as possible on the new base at San Lorenzo Island (U.S. Naval Mission to Peru, File N° 100-1:44 from Senior Member Present – Charles Gordon Davy to Director of Naval Intelligence, 1 September 1924, p.3; en el Archivo del IEHMP). La obra fue entregada al gobierno del Perú el 26 de setiembre de 1926. *Brief summary...*, p.12. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 ...*, p. 113.

<sup>346</sup> La ley N° 4480 (Fondos para la defensa nacional) de fecha 24 de enero de 1922 es la antecesora a la creación del citado Fondo de Defensa. La ley de 1922 creó un derecho de importación sobre artículos de lujo como automóviles, perfumes y bebidas alcohólicas GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Segundo, pp. 324-325.

<sup>347</sup> Intelligence Report 902-100, 18 December 1925 from C.H. Woodward. Policy-Programs; en el Archivo del IEHMP.

fondos de la flamante ley N° 4936, así como de la Asociación *Pro-Marina* que se hallaban depositados en la Caja de Depósitos y Consignaciones<sup>348</sup>. Cabe precisar que la *EB Company* fue la principal contratista para la construcción de submarinos de la Armada estadounidense, teniendo durante la década de 1920 un relativo monopolio en esta clase de construcciones<sup>349</sup>.

Esta iniciativa preocupó sobremanera al gobierno de los Estados Unidos que acababa de aceptar ser el árbitro en la cuestión limítrofe con Chile, pues este último podría considerarlo como un acto hostil hacia su país. Este proyecto de compras habría sido consecuencia del temor a la realización del plebiscito, para lo cual Leguía habría buscado utilizar todas sus opciones para presionar en las negociaciones, tal como lo sostiene Scheina. El potencial incidente diplomático que evaluaron los agentes de la política exterior estadounidense terminó con la modificación del plan original a uno modestamente defensivo, tal como hemos visto<sup>350</sup>.

Sobre la construcción de la Base Naval en la isla San Lorenzo, ésta fue inaugurada oficialmente por el Presidente Leguía, luego que fuera entregada por el representante de la *Electric Boat Company*, y encargado de la construcción de la Base, el capitán de fragata Luis Aubry<sup>351</sup>. En efecto, Aubry, quien jugara un rol importante en las contrataciones de varios de los miembros de la Misión Naval estadounidense, así como en estrechar las relaciones navales entre ambos países, pronunció un discurso que demuestra la gran inversión e interés que Leguía asignaba al ramo de Marina.

Esta Base – la mejor de su tipo en Sudamérica – tuvo capacidad para albergar a una escuadra tres veces mayor de la que se disponía en 1926, contando con ambientes idóneos

---

<sup>348</sup> GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, pp. 631-632.

<sup>349</sup> WEIR, G. E. "The Navy, Industry, and Conflicting Expectations: Fried Krupp of Essen and the Electric Boat Company, 1820-1925". En W. R. Roberts, & J. Sweetman (Ed.), *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Ninth Naval History Symposium held at the United States Naval Academy*. Annapolis: Naval Institute Press, 1991, pp. 365.

<sup>350</sup> CHRISTENSON, Joel. "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period", p. 46.

<sup>351</sup> "La Electric Boat contaba con los servicios de un oficial naval peruano, el comandante Luis Aubry [...] quien promovió la venta de submarinos, recibió una comisión del 3 por ciento de las ventas y negoció 'las comisiones locales' pagados a tres funcionarios claves en Perú. QUIROZ, Alfonso W. *Historia de la corrupción en el Perú*, p. 237.

para la investigación científica, de carena, varadero, manejo de máquinas, suministro de explosivos y combustible, pruebas de torpedos y periscopios, entre otros; significando – en palabras de Luis Aubry – “un suceso extraordinario, capítulo importante en el vasto programa de resurgimiento nacional que ha concebido y labora nuestro digno mandatario”<sup>352</sup>.

Por su parte, Leguía sostuvo: “Esta base naval y los submarinos de que he hablado constituyen lo que yo llamaré los cimientos del futuro poder naval del Perú [...] Los planes de defensa no valen por su novedad sino por su ejecución [...] Eso pienso hacer yo, tratándose de nuestra incipiente fuerza naval”<sup>353</sup>.

Es interesante destacar el análisis estratégico realizado por C.H. Woodward para obtener los equipos y naves necesarias para la protección del litoral peruano, y cómo las tensiones ante un posible ataque-invasión de países vecinos influyó al momento de decidir presentar la propuesta de adquisiciones navales<sup>354</sup>.

Due to her geographical situation and her 1300 miles of coast line, Peru's major strategy is essentially naval; and as her life is wholly dependent upon outside resources, by the highway of the sea, her primary defense, therefore, should be on the sea. On account of gross neglect, lack of foresight, and misapprehension of the first principles of defense on the part of her military advisers, however, immediately after the Peru-Chile war (1879-83), Peru, instead of reorganizing her navy, – which should have been her first care – devoted her main resources to the army. Even should this country possess an army ten times its present size, it could not prevent an enemy's invasion without having command of the sea, or, at least, sufficient naval force to prevent the enemy obtaining such command, for, on account of the lack of railway (or

---

<sup>352</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, p. 665. Lo anecdótico durante el discurso, fue que Aubry agradeció a Leguía por haberlo enviado a estudiar ingeniería naval a la universidad de Glasgow, en 1908. Sobre las características de cada compartimiento y sala de la Base Naval de la Isla San Lorenzo, léase "Base Naval de San Lorenzo. *Revista de Marina*. Callao, 1927, número 1, pp. 69-73.

<sup>353</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, p. 673.

<sup>354</sup> “El dominio del mar no puede nunca ser alcanzado o mantenido sin buques de guerra [...] Con las fuerzas navales actuales, el Perú no puede dominar el mar ni siquiera obstaculizar o demorar una operación de invasión del enemigo”. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1923, número 6, p. 793.

even road) communications along the coast, it is impossible to transport troops to any threatened point without the aid and protection of war ships<sup>355</sup>.

En efecto, Woodward no sólo se limitó a informar en secreto a su gobierno sobre estas consideraciones de estrategia y política naval. También lo sostuvo en público en la presencia del presidente Augusto B. Leguía, ministros de Estado, legisladores, y altos oficiales de las Fuerzas Armadas. La fecha fue el día 27 de octubre de 1923, cuando se realizó – a iniciativa del departamento de Marina de los Estados Unidos y coincidiendo con el día de su Marina – una ceremonia de homenaje al contralmirante Miguel Grau. En la alocución hecha por el jefe de la Misión Naval, sostuvo, de manera cruda y directa, que la historia ya había dado caras lecciones sobre lo imprudente que es para un país marítimo como el Perú, no prestar atención a su Armada:

[C]uando el Perú – debido a su falta de verdadera preparación para las eventualidades – fue obligado por su enemigo a aceptar la paz, y todo a causa de que los estadistas del país habían provisto solamente una marina pequeña, e incapaz, por lo tanto, de rivalizar con la enemiga. Conforme pasa el tiempo, después de una guerra, mucho es olvidado, y como la labor de la armada en tiempo de paz no es aparatosa, llama muy poco a la imaginación. El interés por la armada decae, por consiguiente, y los deseos de economía toman precedencia en la mente del estadista.<sup>356</sup>

Este pensamiento fue compartido por el capitán de corbeta Alfredo Bazo, quien publicó un artículo en la *Revista de Marina* llamando la atención de que el Perú debería ser socio estratégico de los Estados Unidos y apoyarlo en la futura guerra que se formaría – según su concepción – por causa del no cumplimiento de las Conferencias de Washington: “Busquemos la alianza de los EE.UU. ofreciéndole nuestro contingente para la próxima guerra”; culpando, con el mismo tenor de Woodward, a la falta de conciencia naval de los estadistas y políticos peruanos: “Una de las causas principales de nuestra situación es el

---

<sup>355</sup> Intelligence Report 902-300, 21 December 1925 from C.H. Woodward. Policy-Strategy. p. 1; en el Archivo del IEHMP.

<sup>356</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1923, número 6, pp. 789-790.



sentimiento de nuestra clase dirigente y pueblo en general, contrario a la idea de invertir en fondos de armamentos y material naval”<sup>357</sup>.

La vasta franja costera, la escasés de óptimas vías comunicación, la negligencia de anteriores consejeros en temas de defensa nacional, la absoluta incapacidad de defensa marítima, y la prioridad de contar con el dominio y control del mar, motivaron a Woodward a presentar este defensivo-ofensivo plan de adquisiciones<sup>358</sup>. Sin embargo – como ya hemos visto, y a instancias de los Estados Unidos, el árbitro en la cuestión “Tacna y Arica” – esta propuesta fue variada por el ministro de Marina a una estrictamente defensiva para evitar que la Armada Peruana sea considerada por otras naciones como “*formidable militaristic tendencies or an intention to obtain supremacy in naval armaments*”<sup>359</sup>.

La decisión de comprar destructores, submarinos e hidroaviones se debió a que Woodward entendía que la guerra del futuro se desarrollaría de forma simultánea sobre el mar, debajo del mar y en los aires<sup>360</sup>. La cantidad y tipo de unidades navales que se pensaron adquirir no respondió al mero azar, sino a un estudio de la real situación geográfica y portuaria (logística) del espacio donde se desarrollaría el posible “theatre of war” (teatro de

<sup>357</sup> BAZO, Alfredo. "El Perú y la próxima guerra". *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 2, pp. 231-233.

<sup>358</sup> Durante los últimos años del segundo gobierno de José Pardo, el ministro de Guerra y Marina, La Fuente, sostuvo que: “Este incremento [progresivo de la marina] debe obedecer a un plan tranquilamente discutido y enérgicamente llevado dentro de un número fijo de años”. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 607. “El Perú no desea ni necesita una flota poderosa con propósito de agresión; pero sí, necesita absolutamente una Marina moderna [sic] [...] para defender sus costas [...]”. GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina, p. 441.

<sup>359</sup> Intelligence Report 902-300, 21 December 1925 from C.H. Woodward. Policy-Strategy.p.1; en el Archivo del IEHMP. Sin embargo, hubo oficiales anónimos que promovían el armamentismo ofensivo. EUCROIX. "Programa Naval del Perú". *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 3, pp. 283-288.

Al respecto, Alfonso W. Quiroz sostiene que la política de rearme se dio a raíz de a cuestión de Tacna y Arica. QUIROZ, Alfonso W. "*Historia de la corrupción en el Perú*, p.231.

<sup>360</sup> Esta fue la enseñanza de la Primera Guerra Mundial: “By 1918 naval warfare had become a three-dimensional exercise, with aircraft operating above the ocean’s surface and submersibles below it. PALMER, Michael A. *Command at Sea. Naval Command and Control since the Sixteenth Century*. London: Harvard University Press, 2007, p. 251. En efecto, Leguía en su Mensaje al Congreso de 1926, sostuvo que “El Gobierno pone en él [servicio de Hidroaviación] especial esmero, teniendo en cuenta el importante rol que desempeña esta nueva arma en la defensa nacional” *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1926 ...*, p.101.

guerra)<sup>361</sup>. Esto llevó a Charles G. Davy a sostener de que: “Con la adquisición de nuevas unidades, confiamos en que se desarrolle nuestra política naval, de acuerdo estricto [sic] con las necesidades estratégicas”<sup>362</sup>.

La ubicación céntrica del principal puerto del Perú, el Callao, y la carencia de otros puertos con óptimo apoyo logístico en caso de guerra, obligó a decidirse por unidades con gran autonomía y altas velocidades que pudiesen ser compradas con el presupuesto asignado<sup>363</sup>.

Los principios de táctica que esta nueva flota debía ejecutar fueron escritos en doce puntos a propuesta de Woodward. En esta, se incluía a los destructores, submarinos e hidroaviones del Plan de Adquisiciones Navales asignándoles misiones y doctrinas a cada elemento de la guerra: Fuerza Aérea (obtener el control del espacio aéreo), Cruceros (apoyar y proteger a los destructores), Destructores (destruir a los buques enemigos utilizando torpedos y cañones) y Submarinos (Destruir a los buques enemigos utilizando torpedos). Estos principios fueron:

- 1) Concentration of superiority of force at point of contact.
- 2) Make point of contact the main objective, or what leads to it.
- 3) Annihilation of enemy main fleet is main objective.
- 4) Use vigorous offensive methods for gaining and destroying main objective, regardless of risk.
- 5) Keep forces tactically concentrated and maintain communication.
- 6) Strike initial blow, if possible, in order to surprise enemy and upset his plans.
- 7) Take advantage of any weakness of enemy, striking quickly, hard and continuously.
- 8) Gain advantage of wind, sea, light and visibility conditions.

---

<sup>361</sup> Es significativo que este planeamiento estratégico no haya sido novedad dentro de la Armada Peruana, pues ya en 1917, el director de la Escuela Naval del Perú, capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres había sostenido que “Debemos tener, también en cuenta, las enseñanzas que se desprenden del conflicto mundial que se desarrolla actualmente. Ellas nos dicen que nuestra flota futura debe estar formada por sumergibles e hidroaviones [...]”. *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1917, número 6, p. 604.

<sup>362</sup> *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1925, número 6, p. 817.

<sup>363</sup> El capitán de corbeta Barandiarán propuso la creación de tres bases navales – Paíta, Callao e Islay – con preferencia a desarrollar la del sur. BARANDIARÁN, José F. "Bases Navales del Perú". *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 4, pp. 456-457. Intelligence Report 902-300, 21 December 1925 from C.H. Woodward. Policy-Strategy.p.2; en el Archivo del IEHMP.

- 9) Co-ordinate units in seeking, reaching and striking main objective.
- 10) Thorough indoctrination of command, recognizing fully initiative of subordinate commanders.
- 11) Follow up success with indefatigable activity until enemy captured or destroyed.
- 12) Will to win.<sup>364</sup>

Se puede apreciar en estos principios, así como en el discurso pronunciado el 27 de octubre de 1923, que los marinos estadounidenses estaban profundamente formados por la doctrina expuesta por Alfred T. Mahan<sup>365</sup>.

En relación al estado de alistamiento de la Aviación Naval, Woodward presentó un número de cinco oficiales que dirigieron las actividades de esta rama de la Armada situada en Ancón y equipada con equipos e infraestructura moderna. El jefe fue Harold B. Grow, quien también asumió el cargo de director de la Escuela de Hidroaviación y que contó con el apoyo de dos pilotos navales, en retiro, de la Armada estadounidense contratados como civiles<sup>366</sup>. Esta designación significó que la aviación naval pasó formalmente a órdenes de la Misión Naval, debido a que antes – bajo el mando de Leguía Swayne – estuvo integrada por extranjeros contratados de manera independiente<sup>367</sup>.

La formación técnica de los oficiales encargados en la preparación y mantenimiento de los hidroaviones se notó en que un capitán de corbeta (Ingeniero) estuvo dos años capacitándose en el *Naval Air Station* en Hampton Roads y que continuó su

<sup>364</sup> Intelligence Report 902-400, 21 December 1925 from C.H. Woodward. Policy-Tactics.p.2; en el Archivo del IEHMP.

<sup>365</sup> “El beligerante que llega a tener éxito en cortar las comunicaciones marítimas del enemigo, llevándolo al agotamiento, y que priva al adversario de la posibilidad de usar el mar para el transporte de sus tropas, conservando él la libertad de hacerlo, alcanza objetivos esenciales” Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1923, número 6, p. 791.

<sup>366</sup> El 21 de enero de 1924 fue nombrado jefe del Servicio de Aviación de la Marina y de la Estación de Hidroaviación de Ancón. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p. 515. Grow fue parte del Buró Aeronaval organizado en 1922 por el capitán de navío USN William Moffett. MASTERSON, Daniel. "La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920", p.133. Entró a la Aviación en 1918, siendo oficial de armamento del “Grupo de Bombardeo del Norte” durante la IGM. Obtuvo el record mundial de duración de vuelo en un hidroplano – 21 horas 12 minutos –. De enero de 1920 a 1923 sirvió en las escuadrillas aéreas de la flota de acorazados. Fue considerado una autoridad en el empleo táctico de la aviación, tanto para el ataque como para la defensa Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1924, número 1, pp. 114-115.

<sup>367</sup> COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 46.

perfeccionamiento teórico en el “Massachusetts Technological Institute” (sic) (MIT). En efecto, Grow había sostenido que el personal necesario para pilotear la “Fuerza Naval Aérea, debe de ser gente de mar [...] deben conocer navegación [...] ser particularmente muy buenos artilleros, deben conocer las bombas y cómo emplearlas, deben ser tácticos [...] además ser ingenieros de primera clase”<sup>368</sup>.

Para 1925, se encontraban en instrucción seis oficiales de la Escuela Naval y otros seis oficiales de la reserva, quienes tuvieron que pasar las mismas pruebas de la Marina de los Estados Unidos<sup>369</sup>. Cabe anotar que para Woodward, ninguno de los oficiales peruanos involucrados en la Aviación Naval destacaban por sus cualidades, y que más bien se encontraban en la *media* profesional<sup>370</sup>.

Se nota el interés técnico requerido para el funcionamiento de la Aviación Naval, lo que requirió de una mayor presencia de especialistas estadounidenses, traducándose en una modernización general de la Armada. Esto es interesante destacar debido a que la Marina de Guerra del Perú, al volverse más técnica y especializada en el control y manejo de los sofisticados equipos electrónicos, se vuelve más analítica y detallista en los procesos institucionales que van más allá de lo estrictamente naval, diferenciándose de las otras Instituciones Armadas peruanas.

El parte de las aeronaves fue el siguiente:

- A. Tres *Boeing* para entrenamiento.
- B. Tres *B.N.I* – con motor J-4 – en excelentes condiciones excepto por sus motores que se encontraban al límite de su vida útil.

---

<sup>368</sup> GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina", p. 451.

<sup>369</sup> Se debe de agregar a los cadetes de 5to año de la Escuela Naval, quienes en lugar de ir al Crucero de Verano, fueron enviados tres meses a la Escuela de Hidroaviación de Ancón. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 6, p. 819. Sobre los cursos – con mayor énfasis en conservación de máquinas, artillería aérea y motor – y rutina de los cadetes en dicha Escuela, léase ARGUMEDO, Carlos P. "Periodo de entrenamiento de los cadetes navales en la Escuela de Hidroaviación". *Revista de Marina*. Callao, 1927, número 1, pp. 74-80. Mediante decreto supremo se creó el Cuerpo de Reserva de Hidroaviación para el alistamiento y entrenamiento en esta rama de la Armada.

<sup>370</sup> Intelligence Report 906, 29 December 1925 from C.H. Woodward. Aviation-Variou.s.p.1; en el Archivo del IEHMP.

- C. Cinco *HS-2-LS*, monomotor utilizados para entrenamiento en bombardeo, navegación y vigilancia<sup>371</sup>.
- D. Dos *Curtis Seagulls* utilizados para instrucción
- E. Habiéndose ordenado la compra de Dos bombarderos *Douglas* que sumarían a los planeados 24 aviones de la Fuerza de Aviación Naval<sup>372</sup>.

Los cambios en el mando del Estado Mayor General de Marina continuaron el 18 de mayo de 1926 cuando el contralmirante Alfred Graham Howe – jefe de la Misión Naval de los Estados Unidos – asumió la jefatura del Estado Mayor General de Marina reemplazando al contralmirante Clark Howell Woodward<sup>373</sup>. Una de las primeras labores administrativas de Howe fue la de constituir al personal de oficiales de la Armada de la siguiente manera:

- A. Oficiales de Guerra
- B. Oficiales Ingenieros
- C. Oficiales de Sanidad<sup>374</sup>.

Para enero de 1926, el total de personal superior en actividad fue de 171 oficiales, separándose en 133 de comando, 32 ingenieros y 6 médicos<sup>375</sup>. En relación al personal

<sup>371</sup> Harold B. Grow sostuvo el objetivo de las aeronaves: “exploración, bombardeo, combate y comunicación. GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina", p. 445.

<sup>372</sup> Intelligence Report 906, 29 December 1925 from C.H. Woodward. Aviation-Variou.p.2-3; en el Archivo del IEHMP. Recomendado por Grow, quien sostuvo de que :”Este hidropilano, como aparato de bombardeo, puede llevar 1,700 libras de bombas; tiene una velocidad máxima de más o menos 100 millas por hora”. GROW, Harold. "La Aviación es la nueva arma de la Marina", pp. 448-449.

<sup>373</sup> Ingresó a Annapolis en 1897, graduándose en el año 1901. Participó en la circunnavegación de la flota del Almirante Evans, al mando del destructor Lawrence y de la 3era Flotilla. Ascendió a capitán de navío en 1918. Estudió en el *Naval War College* durante 1920 y 1923. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, pp. 396-398. Durante 1925, la organización del Estado Mayor General de la Marina estuvo conformada de la siguiente manera: C.H. Woodward (jefe del Estado Mayor General de la Marina), Charles G. Davy (sub-jefe del Estado Mayor General de la Marina, Director de Comunicaciones y Director de la Escuela Naval del Perú), A.S. Taffinder (Comandante de la Escuadra), E.S. Stanley (director de Administración) y H.B. Grow (director de la Aviación Naval y de la Escuela de Hidroaviación) Intelligence Report 911, 15 December 1925 from C.H. Woodward, jefe de la Misión Naval; en Archivo del IEHMP. El 22 de febrero de 1926 Stanley fue relevado por el capitán de fragata de la Misión Naval estadounidense, John J. Jordan. Sobre la creación del cargo de sub jefe del Estado Mayor General GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Tercero, p. 545.

<sup>374</sup> Decreto supremo de fecha 11 de octubre de 1926. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio presenta al Congreso 1927*. (s.f.), p. 63.

naval estadounidense, se les consideró en el Escalafón de la Armada, en el pliego específico a los jefes de la Misión Naval que han servido en la “Marina Militar a partir del año 1920”<sup>376</sup>.

El rol de estos marinos fue el de comprender el rol de la Institución en tiempo de paz como en tiempos de guerra, dando énfasis en la preparación educativa y práctica de las unidades de la Escuadra, recientemente ampliadas con la adquisición de dos submarinos tipo *R – R1* y *R2* – a los Estados Unidos, los cuales fueron bautizados el 27 de febrero de 1925 pero se unieron a la Escuadra seis meses después de lo esperado, el 12 de diciembre de 1926<sup>377</sup>.

Cabe destacar, que durante la ceremonia del primer izamiento del pabellón peruano a bordo del *R-2*, el capitán de fragata Enrique Monge – presidente de la Comisión – sostuvo de que

Es el comienzo de una nueva era de resurgimiento para nuestra Armada, es el primer peldaño del plan elaborado inteligentemente por nuestra Misión Naval Americana y convertida en hecho real y tangible por la acción decisiva del Presidente del Perú, Dn [sic]. Augusto B. Leguía, quien dándose cuenta que la Marina es el primer baluarte de la defensa del País, ha puesto todas sus energías en la realización de este plan<sup>378</sup>[sic].

Al respecto, y dentro del Plan Naval que el gobierno aprobó a sugerencia de la Misión Naval estadounidense, se ordenó la construcción de dos nuevos submarinos gemelos a los *R1* y *R2*<sup>379</sup>. En efecto, los miembros de la Misión sostuvieron que fue el Presidente quien autorizó el plan propuesto por la *Electric Boat Company* para la adquisición de dos

<sup>375</sup> Intelligence Report 903, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note.p.1; en el Archivo del IEHMP.

<sup>376</sup> Resolución suprema del 19 de julio de 1926. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio ...*, p. 62.

<sup>377</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925...*, p.74. Intelligence Report 901 100, 1 December 1925 from C.H. Woodward, jefe de la Misión Naval; en Archivo del IEHMP. Durante este periodo se contrató los servicios del Lieutenant Commander (capitán de corbeta) Henry P. Burnnet y se renovó el contrato del comandante Harold B. Grow. La contratación del primero de ellos respondió a la reciente adquisición de los dos primeros submarinos tipo *R*, pues este oficial era especialista en submarinos.

<sup>378</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, p. 661.

<sup>379</sup> Estos dos nuevos submarinos ya se encontraban en un avance de más del 50% de construcción para 1927. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio ...*, pp. 48-49. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927...*, p 112. Sobre este hecho, Quiroz sostiene de que “Los ejecutivos de la *Electric Boat Company* autorizaron a Aubry a que pagara a los funcionarios peruanos una ‘comisión’ de 15.000 dólares por submarino. QUIROZ, Alfonso W. “*Historia de la corrupción en el Perú*, p. 237.

submarinos más<sup>380</sup>. Estos fueron los *R3* y *R4*, que fueron lanzadas al mar el 21 de abril y el 10 de mayo de 1928, respectivamente, arribando al Callao el 5 de noviembre bajo el mando del presidente de la Comisión, capitán de fragata Tomás M. Pizarro<sup>381</sup>.

Se debe recordar que la función de los marinos estadounidense fue la de asesorar técnicamente sobre las compras y organización de la Armada. Incluso, ellos tuvieron el control total de las finanzas y logística de la Institución, requisito *sine qua non* no hubieran aceptado el dirigir la organización de la Marina Peruana. En efecto, Augusto Leguía llegó a sostener que “[su] resurgimiento [Armada Peruana] lo definen, en forma inequívoca, las nuevas adquisiciones, la inteligente labor de la Misión Norteamericana, entusiastamente secundado por nuestro personal; la elevación del nivel técnico y moral de este; así como el esfuerzo de mi gobierno por mejorar su situación económica”<sup>382</sup>.

Sin embargo, hubo oficiales peruanos que no estaban de acuerdo con el plan de adquisiciones que se venía ejecutando. El anónimo *EUCROIX*, sostuvo, a raíz de la compra de los dos primeros submarinos tipo *R*, que tales gastos no eran los que se requería hacer en un país pobre como el Perú, aduciendo que el argumento que esta arma es la adecuada para los países pobres no era cierto. Propuso la compra de buques de superficie, criticando el plan defensivo-ofensivo, sosteniendo que “[...] un pueblo que piensa únicamente en defenderse, es un pueblo ya derrotado antes de la acción”<sup>383</sup>.

Mediante el decreto supremo del 6 de setiembre de 1926 se reorganizó las naves a flote en una sola Escuadra, que se dividía en dos divisiones<sup>384</sup>:

**Cruceros:** B.A.P. *Almirante Grau*

B.A.P. *Coronel Bolognesi*

<sup>380</sup> “In September, 1926, The President approved the plan submitted by the *Electric Boat Company* for the purchase of two more submarines similar to the R-1 and R-2” *Brief summary...*, p.11.

<sup>381</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928...*, p. 117; GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, p. 63.

<sup>382</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1925, número 6, pp. 823.

<sup>383</sup> *EUCROIX*. "Nuestro Anhelos". *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 4, p. 479. La respuesta vino de otro anónimo, JULIAN. "La importancia del Submarino". *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, pp. 547-551.

<sup>384</sup> “In September, 1926 the designation *Comandante General of Division* was changed to *Comandante General of the Squadron*”. *Brief summary...* p.10.

B.A.P. *Teniente Rodriguez*

**Submarinos:** B.A.P. *Lima*

B.A.P. *R1 y R2*<sup>385</sup>

En relación al entrenamiento operativo de las unidades navales, el Servicio de Comunicaciones fue el más abordado realizándose instrucción radiotelegráfica, destellos, semáforos y señales. En efecto, en 1925, dos estaciones telegráficas *Duplex* habían sido instaladas al servicio del Ministerio de Marina, una en la Escuela Naval y otra en el Apostadero Naval de San Lorenzo<sup>386</sup>.

El especial interés en estos ejercicios pudo deberse a la lección aprendida por los estadounidenses en su apoyo a la Royal Navy durante la Gran Guerra, pues estos les hicieron notar que los alemanes utilizaban sin control las comunicaciones inalámbricas sin medidas de control y seguridad, ocasionando la delación de sus intenciones, movimientos, composición de fuerzas y posición.

Para 1924, las instrucciones de guerra de la Marina de los Estados Unidos enfatizaban la reducción de las radiocomunicaciones, incluso hasta llegar al silencio electrónico (ninguna emisión en el espectro electromagnético). Para evitar la incomunicación entre las unidades de la flota, en estos casos extremos “an American battlefleet would be deployed in a series of concentric rings, not simply to achieve what could be viewed as defense in-depth but, more important, so that information could be passed by visual signals – flags or lamps – from ship to ship”<sup>387</sup>. Como se aprecia, los miembros de la Misión se encontraban al tanto

---

<sup>385</sup> Con motivo de la adquisición de los submarinos *R1 y R2*, la Cámara de Diputados aprobó el 31 de diciembre de 1926 dos mociones, una dirigida al presidente Leguía por el “alto significado que tiene este suceso desde el punto de vista de la defensa nacional” y la otra moción a las dotaciones de estas naves que constituyen “la base del resurgimiento de nuestra Marina de Guerra” *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio...*, p. 43.

<sup>386</sup> En 1925 se crearon las oficinas de Comunicaciones e Informaciones adjuntas al Estado Mayor. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925...*, p. 71. En mayo de 1925, Charles Gordon Davy fue asignado – en adición a sus funciones – como jefe de la Oficina de Comunicaciones Navales. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 229. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925...*, p. 12.

<sup>387</sup> PALMER, Michael A. *Command at Sea. Naval Command and Control since the Sixteenth Century*. London: Harvard University Press, 2007, p. 255.



de lo último en entrenamiento y doctrina de su país, aplicándolo en la Escuela Naval del Perú.

La implementación de los sofisticados equipos de telecomunicaciones a cargo del Servicio de Comunicaciones Navales – dependiente del Estado Mayor, pero ubicado físicamente en la Escuela Naval – encontró cierta resistencia técnica debido a la media preparación de los oficiales navales<sup>388</sup>. Al respecto, se dio énfasis a la educación tecnológica de los cadetes navales quienes tenían en las instalaciones de la Escuela Naval los equipos de comunicaciones traídos desde los Estados Unidos, e incluso, algunos desarrollados en los mismos talleres de la Escuela – por ejemplo un receptor de onda corta – “que recibió el broadcasting de Pittsburgh”<sup>389</sup>. Por otro lado, la instalación de radio de la Escuela recibía las señales horarias desde Washington y Annapolis, con las cuales comparaba diariamente sus cronómetros patrones con el objetivo de retransmitir a la comunidad la hora exacta a las 1200 horas<sup>390</sup>.

En relación a la Escuela Naval del Perú, el 4 de enero de 1927 se realizó el quinto crucero de verano que comprendió la visita a Chimbote, Buenaventura en Colombia, Balboa en Panamá, La Unión en Salvador, Amapala en Honduras, Punta Arenas en Costa Rica, Islas Perlas en Panamá, Talara, Paita, Sechura, Callao, Mollendo, Independencia, Pisco, volviendo al Callao el 26 de marzo<sup>391</sup>. Las unidades navales que participaron de este viaje fueron: B.A.P. *Almirante Grau*, el B.A.P. *Coronel Bolognesi* y los flamantes B.A.P. *R1* y *R2*.

---

<sup>388</sup> “Among the world’s navies studying the 1914-1918 conflict, pondering the future of naval warfare [...] Because Americans, and their navy, had been in the forefront of wireless development, they had early on recognized its potential as a new element in the command and control equation” *Íbid*, p. 52.

<sup>389</sup> *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio...*, p. 34.

<sup>390</sup> *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1928, número 3, p. 293. En 1930 se creó la Escuela de Radio Electricistas de la Armada, anexa a la Escuela Naval del Perú y bajo la dirección del capitán de corbeta Guillermo Thornberry. *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1930, número 3, p. 342.

<sup>391</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927...*, p. 112; GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, p. 57.

Los cadetes se embarcaron a bordo de los submarinos por cortos periodos de tiempo durante el crucero con el objetivo de que todos pudieran entrenarse dentro de ellos, dando inicio así a una etapa del Viaje de Instrucción que continúa hasta el presente<sup>392</sup>.

Mientras los cadetes navales practicaban lo aprendido en la mar durante el verano de 1927, se presentaron 135 postulantes al concurso de admisión para ingresar al *Alma mater* de la oficialidad de la Armada Peruana – la cual daba formación a los cadetes, oficiales, aprendices; se encargaba de los exámenes de promoción tanto del personal militar como de la marina mercante, daba el servicio de señal horaria, publicaba la revista de marina y vigilaba la estación mareográfica del Callao<sup>393</sup> –. De aquellos sólo ingresaron 25, realizando su respectivo juramento el 1 de abril. Una de las causas que motivarían el ingreso a este centro de estudios sería el prestigio y reconocimiento del avance profesional y científico alcanzado por los marinos peruanos.

Esto se evidenció con la participación del capitán de fragata Federico Díaz Dulanto – jefe de la Sección Hidrográfica del ministerio de Marina – en la labor internacional del establecimiento de polígonos de longitud alrededor del planeta, encontrándose su laboratorio en las instalaciones de la Escuela Naval<sup>394</sup>. De hecho, el Perú fue el único país sudamericano que participó en esta tarea internacional que contó con la participación de Francia, Inglaterra, Escocia, Australia, Sudáfrica, Canadá, Nueva Zelanda, Liberia, México, Suiza y Estados Unidos; teniendo como objetivo el conocimiento de algún movimiento de la corteza terrestre, así como la revisión de cartas generales<sup>395</sup>.

---

<sup>392</sup> Los cadetes del quinto año fueron llevados a bordo del *Teniente Rodriguez* y a la Escuela de Hidroaviación de Ancón para que sean instruidos en el mantenimiento y vuelo de los hidroaviones GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, p. 58.

<sup>393</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927...*, p.113.

<sup>394</sup> Sobre la creación del Servicio Hidrográfico léase LAGUERRE KLEIMANN, Michel. "110 años de historia y más". *Bitácora Hidrográfica*. Callao, 2013, número 12, pp. 5-7, y *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927...*, p. 116. La labor de la oficialidad contrastó con la crítica situación técnica y de desarrollo de la carrera naval del personal de marinería, el cual no demostraba compromiso ni cualidades positivas semejantes a las marinerías de otras Armadas. Esto motivó al Ministro a proponer urgentemente la creación de la Escuela de Aprendices. *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio ...*, p. 25.

<sup>395</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927...*, p. 116. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 6, pp. 825-826.

Importante es anotar la injerencia que tuvo el Ministerio de Marina en asuntos no exclusivamente navales, sino más bien marítimos. Esto respondía a que se entendió que las funciones del Ministerio abarcaban todo el aspecto marítimo del Perú.

Por ejemplo, Rubio llamó la atención a los congresistas sobre el beneficio que para la industria mercante nacional tenía la aprobación de la ley de Cabotaje, iniciativa del diputado Roberto G. Mac Lean y que respondió a la crisis por la que pasaba este rubro luego de la Gran Guerra<sup>396</sup>. Igual de ilustrativa fue la creación de la Sociedad Nacional de Pesquería – Originalmente tuvo el nombre de *Compañía Italo Peruana de Pesquería* –, que aunque de iniciativa y capitales privados, estableció la Escuela de Pesquería bajo la dirección de un oficial superior de Marina<sup>397</sup>. Por otro lado, el apoyo que los capitanes de puerto brindaron a los investigadores de la industria pesquera en el litoral es un ejemplo más del panorama de acción de la Armada<sup>398</sup>.

Asimismo, a raíz de una ley sobre el porcentaje de personal extranjero que se podía contratar para la *Compañía Peruana de Vapores* – previa autorización del Ministro de Marina – los oficiales peruanos que laboraban en esta compañía pública-privada desde hacía largo tiempo, demandaron la anulación de los contratos hechos pues amenazaban sus intereses. Tan fuerte fue esta protesta, que Leguía tuvo que promulgar una resolución suprema dando 48 horas a los oficiales en huelga para que retornasen a sus labores bajo pena de no permitirles volver a trabajar en esta empresa<sup>399</sup>.

Tres meses después, una huelga general en el puerto del Callao ocasionado por el Asunto *Sacco-Venzetti* en los Estados Unidos fue controlada gracias a la acción del personal de la Escuela Naval. Sin embargo, los ánimos no se calmaron en el primer puerto de la República alcanzando su cúspide en noviembre de 1927. Ante esta situación, Howe se vio en la necesidad de tratar el asunto con el mismo Leguía.

---

<sup>396</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928...*, p. 119.

<sup>397</sup> *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio...*, p. 11. Otro ejemplo es el permiso que la *The London and Pacific Petroleum Company* solicitó al Ministerio de Marina para construir eleoductos submarinos al sur del puerto de Talara GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Segundo, p. 459.

<sup>398</sup> GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Segundo, p. 69.

<sup>399</sup> *Brief summary...*, p.13.

La solución para Howe radicaba en fortalecer la autoridad del Capitán de Puerto con ayuda del Prefecto: “[...] the first thing to do was to return the navy (the Captain of Port) the authority, responsibility and duty that were supposed to belong to him”<sup>400</sup>. El primero de febrero de 1928, la Armada tomó control del puerto del Callao y se lo entregó a la Policía pero no bastó para calmar las tensiones, pues, el antagonismo entre el prefecto y el capitán de Puerto se mantuvieron evitando el unir fuerzas para solucionar el problema.

Howe se lamentaba de que la situación estuviera impregnada con tintes políticos y que el prefecto no presentase su renuncia. En julio del mismo año estalló otra huelga del personal de la marina mercante, logrando encerrar en prisión a los cabecillas de la misma.

Las opiniones de jefe de la Misión Naval son duras al respecto: “[...] politics is the root of the whole trouble [...] that we can simply attend to the emergencies which manifest themselves as consequences of the political conditions. The Government cannot, as yet, conveniently clean up the Port”<sup>401</sup>.

Es interesante destacar las dificultades que los marinos estadounidenses tuvieron en ciertas ocasiones a raíz de las influencias políticas de algunos oficiales peruanos y de las situaciones originadas por políticos que evitaron obtener una solución al problema, como por ejemplo el de las huelgas en el Callao.

Para estos marinos, la política en la Armada era muy peligrosa pues anulaba el esfuerzo y los logros obtenidos, frenando los resultados positivos. Trataron de crear medidas que evitasen que los oficiales ejercieran influencias particulares para conseguir cambios de colocación u otro beneficio contrario a la meritocracia que se intentaba instaurar<sup>402</sup>. En efecto, esto se trató de modificar desde los años de formación del futuro oficial de marina: la Escuela Naval del Perú. El entonces flamante director de la Escuela, Charles G. Davy, sostuvo en su discurso de clausura del año académico de 1921 que “Jamás tendrán Uds. ni

---

<sup>400</sup> Ídem, p.15.

<sup>401</sup> Ídem, p.17.

<sup>402</sup> Orden General N° 17 de fecha 29 de abril de 1924, en GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval...* Tomo Segundo, p. 645.

el tiempo ni el deseo de mezclarse en la política, que no es asunto absolutamente del verdadero oficial de marina, ni cosa por la cual se siente ni disposición ni gusto”<sup>403</sup>.

Como se ha dicho, estos logros positivos abarcaron tanto factores materiales como morales-espirituales del personal de la Armada Peruana, que según los miembros de la Misión, se encontraban en una dramática situación a la fecha de su arribo. Sin embargo, debe verse desde otro punto de vista, pues el apoyo político del mismo Presidente – “wich is the salvation of the prestige of the Mission” – y de la mayoría de los ministros de Marina – Curletti fue uno de los que no “congeniaron” con la Misión – ayudó a que estos oficiales cumplieran con su objetivo sin casi tener ningún serio obstáculo<sup>404</sup>. Incluso, los legisladores eran invitados a presenciar ejercicios de tiros – como el realizado en setiembre de 1928 cerca al Callao – con la finalidad que conozcan los avances en la reorganización y profesionalización de la Armada<sup>405</sup>.

En lo relacionado al uso de las influencias políticas de oficiales peruanos, el caso del capitán de navío José María Olivera Arbulú (año 1925) es digno de mención, pues significó ser el más difícil de lidiar por parte de uno de los jefes de la Misión Naval.

Olivera había servido como prefecto en el Cuzco y su buena labor le mereció la gracia del mismo Leguía quien le prometió el ascenso a contralmirante. Cuando la solicitud llegó al jefe de la Misión, éste la evaluó encontrando que el citado oficial no se encontraba apto para el ascenso. La influencia de Olivera se evidenció cuando doce diputados lograron aprobar una resolución de ascenso en la Cámara baja<sup>406</sup>.

Las palabras de Clark H. Woodward al respecto son contundentes:

After more than 6 weeks of strenuous effort on the part of many influential person to have the Ministry of Marine proposed the name of Captain Olivera for promotion to

<sup>403</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1922, número 1, p. 111.

<sup>404</sup> *Brief summary...* Anexo (F) p.2. Sobre la relación entre Curletti y los marinos de la Misión Naval véase ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes Naval del Perú*, p. 228.

<sup>405</sup> “The Chairman of the Senate Naval Affairs Committed stated that he was greatly impressed by the caliber of Peruvian instruction being given by the Mission, and the skill, spirit and discipline of the Navy was excellent” *Brief summary...* p.18

<sup>406</sup> Ascendió a contralmirante en 1926. Pasó al retiro en 1930. ORTIZ SOTELO, Jorge. & CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007, p. 186.

Rear Admiral, I have just (at least for the present) in the most serious battle against political influence that I have engaged in since taking my present job [...] The Minister of Marine, recently has endeavored, also [...] to impose the hand of politics on the navy, but due to my firm and inflexible stand in opposition, has discontinued his efforts<sup>407</sup>.

La firme resistencia demostrada por los marinos estadounidenses en no dejarse manipular por actores foráneos a la Armada que vulnerasen la disciplina y la moral alcanzada, la búsqueda de independencia de los vaivenes negativos de la política que obstruirían la modernización de la Marina de Guerra del Perú y su firme creencia en la meritocracia del personal naval fue una de las claves del éxito conseguido por la Misión durante el *Oncenio*<sup>408</sup>. Incluso, llegaron a rechazar ascensos ya firmados por el presidente Leguía<sup>409</sup>.

A diferencia de la Misión Militar Francesa, – que en palabras del diputado Huamán de los Heros, Ministro de Guerra hasta mayo de 1924, era un fracaso – la estadounidense tenía la firmeza que evitaba que la influencia política manejase los hilos de la Institución<sup>410</sup>. Los marinos estadounidenses no lograron eliminarla, pero sí disminuir la intensidad de penetración de la misma en la Institución<sup>411</sup>.

Volviendo a temas navales, el jefe de la Misión Naval fue citado por el inspector general del Ejército, el general Wilhem Faupel, para estudiar el estado de la defensa de costa<sup>412</sup>. El

<sup>407</sup> *Brief summary*...Anexo (F).

<sup>408</sup> [...] los jefes navales no se dejaron maltratar, estuvieron en la actividad o en el retiro [...] Aun después de que se creara el ministerio de Marina, hubo altivas renuncias de oficiales generales y de jefes que no toleraron que se quisiera mellar su dignidad [...] sin humillarse ante los mandones” ROMERO PINTADO, Fernando. "La primera generación naval de postguerra", p. 134.

<sup>409</sup> COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p.56.

<sup>410</sup> *Brief summary*...Anexo (F).

<sup>411</sup> Menuda variación del pensamiento o, al menos, discurso leguista de inicios del *Oncenio*, pues Leguía durante su Mensaje al Congreso de 1922 sostuvo que “[Mi] gobierno ha logrado, además, la adquisición de un valioso personal para la dirección de la Misión Militar Francesa en el Perú, habiéndose contratado los servicios del general Pellegrin [...] cuya presencia entre nosotros constituirá un éxito para el adelanto y el prestigio de nuestro Ejército”. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1922...*, p. 14.

<sup>412</sup> De origen alemán, fue contratado en 1927 por el presidente Leguía como inspector general del Ejército, el puesto de más jerarquía dentro del ejército. COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 49. La contratación de Faupel, en 1927, fue el resultado de la no renovación del contrato a los miembros de la Misión Militar francesa en 1925. La denominada Misión alemana en el Ejército duró hasta 1929. MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno*, pp. 51-52.

resultado fue negativo, debido a que las defensas del Callao eran inapropiadas, obsoletas y se encontraban mal situadas. La propuesta presentada por la Armada al presidente Leguía se encontraba en estudio para mediados de 1926<sup>413</sup>.

La propuesta fue enviada al jefe de la oficina Naval de Inteligencia de los Estados Unidos para que elaborasen un estimado aproximado del costo del proyecto de construir unas fortificaciones en la isla San Lorenzo. Mientras tanto, se conformó una Junta que estudiase el caso lo más cuidadosamente posible<sup>414</sup>.

En lo que respecta a los logros de la Misión durante el año de 1928, estos se encuentran repasados en el informe elevado a la oficina de Inteligencia Naval, constando de:

- A. A large increase of re-enlistment over last year
- B. The establishment of an apprentice school at the Naval Academy<sup>415</sup>.
- C. The establishment of a torpedo school at the Naval Base<sup>416</sup>.
- D. Much improvement in gunnery exercises and engineering performances.
- E. Improvement of the Navy ration.
- F. Standardization and quality of enlisted men's uniforms.
- G. Training of personnel for the submarines R-3 and R-3<sup>417</sup>.
- H. The establishment of a naval-commercial air service between San Ramón and Iquitos<sup>418</sup>.
- I. The commencement of an aerial survey of the coast, river and mountain country.
- J. The acquisition of land in the vicinity of the Naval Academy, and the construction of a new reinforced concrete building for the Naval Cadets and apprentice school<sup>419</sup>.

---

<sup>413</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1926...*, p. 103.

<sup>414</sup> *Brief summary...* p.14

<sup>415</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928...*, p.120.

<sup>416</sup> *Ídem*, p. 120.

<sup>417</sup> *Ídem*, p. 118.

<sup>418</sup> *Ídem*, pp. 122-123.

<sup>419</sup> *Brief summary...*p.18. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928 ...*, pp. 119-120.

Durante este año, se renovaron los cargos de Director de Administración, Jefe de la Escuela de Hidroaviación así como el de Asesor Técnico de Artillería, siendo asumidos por los comandantes John J. Luchsinger – Duró siete meses en el cargo, debido a que falleció en la clínica Anglo-Americana de Bellavista el 8 de agosto de 1928 –, Ben Harrison Wyant y por el teniente coronel de ingenieros Richard C. Moore, respectivamente<sup>420</sup>.

Las operaciones administrativas y operativas de la Armada se desarrollaron sin mayor novedad. Además de las pruebas en el mar de los submarinos *R3* y *R4* en New London, Groton; se efectuaron modificaciones a los antiguos torpedos *Schneider* y *Whitehead*, este último se logró disparar desde los tubos lanzatorpedos del *Teniente Rodríguez*.

Las divisiones de cruceros y submarinos realizaron el ya frecuente crucero de verano durante los meses de enero, febrero y marzo, llegando, en esta ocasión hasta la zona del canal de Panamá; viaje en el cual, los cadetes navales hicieron prácticas de artillería y torpedos; además, se hicieron los preparativos para el crucero de primavera que tuvo como prioridad, los ejercicios de tiro de cañón.

Un accidente que pudo terminar en desgracia y dejar a la nueva Escuadra sin dos de sus unidades, fue el ocurrido durante el crucero de verano de este año, cuando el submarino *R-2* bajo el mando del capitán de corbeta Joaquín Sevilla y el asesoramiento del miembro de la Misión Naval estadounidense capitán de corbeta Burnett colisionó con el *Almirante Grau*. La causa del error fue la equivocación de la medición de la distancia al *Grau* hecha por Burnett<sup>421</sup>. La rápida reacción de Sevilla – ordenó emergencia atrás y zafarrancho de colisión – evitó que el choque haya sido de mayor intensidad, siendo sólo con la inercia del submarino. Sin embargo, los daños en el *Grau* ocasionaron que se inundase el compartimento de máquinas, el cual fue sellado desde afuera por el alférez de fragata Emilio Barrón, evitando así su inminente hundimiento<sup>422</sup>. Esta acción motivó que el Congreso Internacional de Salvamento, reunido en Francia, otorgase la Gran Medalla de la Federación Nacional de Salvamento a los que participaron en aquella maniobra: capitán de navío José R. Alzamora, capitán de fragata Arturo Jiménez Pacheco, teniente segundo

<sup>420</sup> *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928...*, p.116.

<sup>421</sup> Irónicamente, en 1929, publicó el Manual de ataque de submarinos. *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1929, número 1, pp. 76-84, p. 84.

<sup>422</sup> GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *La Bitácora de mi vida*, pp. 63-64.



Emilio Barrón y a los marineros Pedro Candiote Sarabia, Emilio Delgado Tumes y Miguel Magam, siendo entregada por el presidente Leguía durante la clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú de 1929<sup>423</sup>.

La nueva Base Naval en la isla San Lorenzo, construida para albergar a los nuevos submarinos, funcionaba con normalidad y con una nueva dependencia: La Escuela de Torpedistas<sup>424</sup>. Por otro lado, las instalaciones de la Escuela Naval fueron ensanchadas y complementadas con la construcción del edificio *San Martín* – también conocido como N° 2 –, mientras que se continuaba con la edición de la *Revista de Marina*, los estudios mareográficos, y con la publicación de libros profesionales. Asimismo, la Escuela daba la hora oficial a nivel nacional<sup>425</sup>.

Por otro lado se creó mediante resolución suprema de fecha 1 de febrero de 1928 – como anexo a la Escuela Naval – la Escuela de Aprendices Navales, la cual tenía la finalidad de formar profesionalmente al personal subalterno de la Marina con opción de ascender hasta el grado de oficial de mar 1ro<sup>426</sup>. En efecto, las discontinuas iniciativas de profesionalizar a la plana menor de la Armada, no había dado resultado óptimo hasta la fecha. La ventaja de la nueva Escuela se basaba en que se generaría la unidad de criterio entre los oficiales y los suboficiales, los cuales conocerán “a fondo lo referente a su especialidad, sin desconocer todo lo relativo a su profesión”<sup>427</sup>.

---

<sup>423</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 5, p. 460. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 6, pp. 646-647.

<sup>424</sup> Creada mediante el decreto supremo N° 14 del 18 de junio de 1928.

<sup>425</sup> La primera Estación Mareográfica en el Perú fue entregada a la Marina el 27 de julio de 1926, por el entonces ministro de Fomento Rada y Gamio. El mareógrafo tipo Thomson fue ubicado en el muro oeste del dársena y al cuidado de la Escuela Naval. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 4, p. 534.

<sup>426</sup> ORTIZ SOTELO, Jorge. "El Capitán de Navío Charles Gordon Davy y la Misión Naval Norteamericana en el Perú", p. 123.

<sup>427</sup> ALFEREZ BARTORUIZ. "Aprendices Navales". *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 4, p. 341.

El servicio de Hidroaviación sirvió de “punta de lanza” para abrir la ruta aérea a la selva. La ruta establecida fue la de Lima, La Merced, San Ramón, Masisea, Contamana e Iquitos, cada una con bases completas e instaladas, realizándose más de 200 vuelos en la zona<sup>428</sup>.

Al respecto, el capitán de navío Harold B. Grow, escribió una carta publicada en la *Revista de Marina* contando las peripecias y adversidades que tuvo que pasar, junto al teniente Alvariño quien iba como observador, durante el primer vuelo de exploración que buscaba hallar la ruta aérea más segura hacia Iquitos, despegando desde San Ramón: “En esta desesperada lucha con la inclemencia del tiempo perdimos más de una hora y la gasolina principiaba a escasear; estábamos sobre regiones desconocidas, con chubascos de agua, vientos duros, etc.; por todo lado, sin poder encontrar sitio apropiado para aterrizar e imposibilitados de regresar a Masisea”<sup>429</sup>. Al final se logró arribar a San Ramón.

Asimismo, rescata la impresión del vuelo del hidroavión por caseríos habitados por nativos quienes creyeron “que había llegado el momento del juicio final, dedicándose a hacer amargas lamentaciones, rezando fervorosas súplicas y plegarias. Los indios llaman al avión *Alamendotzi* que quiere decir cosa grande que vuela”<sup>430</sup>. En Auquimarca, sobre el río Paucartambo, estuvieron dos días a la espera de combustible para la nave, “y a recibir las atenciones de centenares de personas que desde varias millas a la redonda habían venido a pie para presentarnos su saludo y conocer al avión”<sup>431</sup>. Finalmente, mediante el decreto supremo N°11 de fecha 28 de mayo de 1928, se creó la primera escuadrilla de

---

<sup>428</sup> En efecto, también se realizaron vuelos hacia San Pablo, Yurimaguas, Requena, Dos de Mayo, Tierra Blanca, Huancayo, Orellana, Río Napo, Auquimarca, Huancabamba, Oxapampa entre otras localidades de la zona. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928...*, p. 123. Sobre el estudio de las rutas, las posibles bases, así como de las pruebas de vuelo léase TUDELA Y DE LAVALLE, Hernando. "Implantación del Servicio de Hidro-Aviación en el Departamento de Loreto". *Revista de Marina*. Callao, 1926, número 5, pp. 595-630.

<sup>429</sup> GROW, Harold. "Exploración aérea sobre la Montaña del Perú (extracto de una carta)". *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 2, pp. 187

<sup>430</sup> Ídem, p. 188.

<sup>431</sup> Ídem, p. 189. Estos logros fueron aplaudidos por el Agregado naval del Perú en Italia, reconociendo que “todo se debe a la inteligente e incansable labor del Comandante H.B. Grow, obra que responde en absoluto a las necesidades estratégicas i comerciales de la Aviación Peruana” [sic] MONGE, Enrique. "Creación de un Cuerpo Aeronáutico". *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 6, p.503.

reconocimiento, (Servicio Aéreo de la Montaña) de forma independiente de la Base y Escuela de Hidroaviación de Ancón<sup>432</sup>.

Un año más tarde, el 29 de octubre de 1929, el teniente primero José Estremadoyro Navarro realizó, a bordo del hidroavión *I-R-2*, un vuelo que unió desde Iquitos al pueblo de Moyobamba en tan sólo cinco horas. El 19 de diciembre logró unir, en cuatro horas, Iquitos con Puerto Maldonado. Este hecho fue gratamente felicitado por el ahora inspector general de Aeronáutica del Perú, el capitán de navío Harold B. Grow<sup>433</sup>.

Un hecho de singular significación y que demuestra los estrechos lazos entre los Estados Unidos y el Perú de la *Patria Nueva* fue la visita que hizo el 5 de diciembre el presidente electo de aquel país, Herbert Clark Hoover. En efecto, el arribo se hizo a bordo del acorazado *Maryland*, siendo recibido por el presidente Leguía, el jefe de la Misión Naval, contralmirante A. Howe, y el jefe del Estado Mayor de la Escuadra, capitán de fragata Héctor Mercado. Los cruceros B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* escoltaron al *Maryland* tanto a su llegada como a su salida rumbo al sur<sup>434</sup>.

El 29 de diciembre se llevó a cabo la clausura del año académico de la Escuela Naval, hecho que contó con la presencia del presidente de la República y demás autoridades políticas, eclesiásticas y diplomáticas. Este fue el primer año de funcionamiento del nuevo edificio construido para ampliar el construido en 1912, y que comenzó a albergar a los cadetes y aprendices navales, dejando el edificio N°1 – construido durante la primera administración de Leguía<sup>435</sup> - solamente para actividades académicas y administrativas. Luego de la inspección a las instalaciones se procedió a los discursos de orden y a la clausura oficial.

Al respecto, el general Gerardo Álvarez, senador por Tumbes, presentó un voto de aplauso emitido por la Cámara de Senadores a la Escuela Naval debido a que la gran revista pasada por el presidente Leguía, al *Alma Mater* de la Armada, representó uno de los últimos

---

<sup>432</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 3, p. 296.

<sup>433</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 6, pp. 638-640.

<sup>434</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 6, pp. 614-615.

<sup>435</sup> LAGUERRE KLEIMANN, Michel. "Inauguración del nuevo edificio de la Escuela Naval en La Punta (1912)". *Revista de Marina*. Callao, 2012, número 3, pp. 21-31.

acontecimientos trascendentales dentro de las Fuerzas Armadas por su visible progreso. A este voto se adhirieron los senadores Casanave, Salmón, La Torre y Curletti<sup>436</sup>.

Durante el crucero de verano de 1929, todos los cadetes, excepto los de quinto año, se embarcaron a bordo del *Almirante Grau*, *Lima*, y los cuatro submarinos, llegando hasta Balboa y efectuando el ejercicio de tiro en Ancón. Los cadetes de quinto año fueron enviados a la Escuela de Hidroaviación de Ancón – bajo el mando del capitán de corbeta Juan Foley – donde estudiaron los motores de aviación y recibieron instrucción de vuelo, observación y de ametralladoras aéreas<sup>437</sup>.

Los cambios en el alto mando de la Armada se dieron con el arribo de tres nuevos miembros de la Misión Naval estadounidense: el contralmirante William S. Pye (Jefe del Estado Mayor General de Marina) y los capitanes de navío William Oscar Spears (Comandancia General de la Escuadra) y John Henry Gunnel (Dirección de Administración de la Marina)<sup>438</sup>. Estos cambios en el personal de la Armada se vieron completados con la ampliación de las funciones de la institución con los servicios generales de aviación, – hidroaviación y aviación del Ejército – creándose mediante la ley N° 6511 de fecha 18 de febrero de 1929 el ministerio de Marina y Aviación, siendo designado como ministro, el contralmirante Augusto Loayza<sup>439</sup>.

Este “nuevo” ministerio y nueva organización, fue motivo de observaciones por el agregado naval del Perú en Italia, el capitán de fragata Enrique Monge, quien sostuvo que la “Aeronáutica debe constituir un organismo perfectamente independiente i autónomo” [sic], debido a que no era posible que el aviador naval/militar volviese a sus labores de origen – embarcado o en tierra – con las mismas condiciones de eficiencia que cuando se separó de él<sup>440</sup>.

Monge proponía la separación organizacional debido a que “la técnica del arma aeronáutica, su preparación i el medio en que actúa, forman un conjunto tan distinto del

---

<sup>436</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1928, número 6, pp. 623-625.

<sup>437</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 1, pp. 82-83.

<sup>438</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1929, número 2, pp. 177.

<sup>439</sup> Ídem, p. 173.

<sup>440</sup> MONGE, Enrique. "Creación de un Cuerpo Aeronáutico", p. 483.

desarrollo de las actividades que se ejercen en la Marina o en el Ejército”<sup>441</sup> [sic]. Incluso llegó a proponer la creación de una escuela propia que preparase exclusivamente a los futuros miembros de la nueva organización, la cual “[...] debe constituirse en Aviación Independiente, destinada a operar en tiempo de guerra bajo la dirección de un Comando Único (militar-naval-aéreo) i en Cuerpos de Aviación Auxiliares, para el Ejército i la Marina”<sup>442</sup> [sic].

Sobre este hecho, Efraín Cobas sostiene la tesis que la creación de este nuevo ministerio – así como en su tiempo el de Marina – sirvió para generar rencillas dentro de las Fuerzas Armadas y específicamente dentro de la aviación del ejército y de la marina en relación a la administración de la nueva arma (aviones) y su potencial bélico.

Volviendo al ámbito operativo, la división de Submarinos – parte de la Comandancia General de la Escuadra – bajo del mando del capitán de navío Tomás Pizarro zarpo el 7 de julio hacia Balboa con la finalidad de realizar la primera carena de los cuatro submarinos, volviendo al Callao el día 25 del mismo mes<sup>443</sup>. Por su parte, los buques de la División de Cruceros se carenaron en el dique de la Compañía Peruana de Vapores y Dársena, alistándose para el crucero de primavera que se llevó a cabo entre el 4 y el 19 de setiembre.

### **3.- La caída de Leguía y el término de la primera fase de la Misión Naval estadounidense.**

La situación para los países latinoamericanos luego del *jueves negro* de Wall Street fue dura y desastrosa en el aspecto económico, derivándose la crisis al ámbito social y político. Presidentes como Ibáñez en Chile, Irigoyen en Argentina y Leguía en Perú sufrieron las consecuencias de tener la economía de sus países profundamente dependientes a la de la *Gran Nación* del norte.

---

<sup>441</sup> Ídem, p. 485.

<sup>442</sup> Ídem, pp. 498-504. El Ministerio de Aeronáutica comenzó a funcionar en 1943, bajo el gobierno de Manuel Prado Ugarteche.

<sup>443</sup> En 1930 se creó – a iniciativa del capitán de navío Tomás Pizarro – la Escuela de Submarinos a bordo del B.A.P. Lima destinado a “preparar teórica y prácticamente en los conocimientos especiales del arma, al personal superior i subalterno no calificado en esta especialidad. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1930 número 5, pp. 454-455.

En el caso peruano, la iniciativa y primera acción contra la *Patria Nueva* perteneció a un oficial de grado medio del ejército: el teniente coronel Luis M. Sánchez-Cerro. El pronunciamiento se inició el 22 de agosto en la ciudad de Arequipa, ocasionando que en pocas horas se formasen y desintegrasen dos gabinetes ministeriales – uno formado por Leguía e integrado sólo por militares, y el otro conformado por el jefe del Estado Mayor del Ejército, el general Manuel María Ponce –, así como una fuerte división dentro del ejército que generó “una anarquía única en el presente siglo”<sup>444</sup>.

A pesar de que el gobierno había enviado al sur una *Fuerza de Tarea* comandada por el capitán de navío Tomás Pizarro – de tendencia favorable a la obra de Leguía – al B.A.P. *Coronel Bolognesi*, al B.A.P. *Lima* y a los B.A.P. *R-3* y *R.4* para aplacar a los sublevados, no pudieron hacer efectiva su misión debido a que la Junta de Gobierno de Lima ordenó la cancelación de tal objetivo<sup>445</sup>. El golpe estaba dado. Leguía había renunciado – en el ínterin – a la presidencia.

Leguía fue llevado en la mañana del 25 de agosto al Callao, donde se embarcaría a bordo del buque insignia de la Armada, el B.A.P. *Almirante Grau* con el objetivo de dirigirse a Panamá<sup>446</sup>. Lo acompañaron, entre otros, su hijo Juan, y su edecán, el teniente primero Teodosio Cabada. La “fuga presidencial” alcanzó máximo 12 millas hacia el norte debido a las continuas órdenes y amenazas recibidas de la Junta de Gobierno triunfante de Sánchez-Cerro, regresando a su fondeadero el día 26 por la mañana<sup>447</sup>.

El breve periodo que Leguía estuvo embarcado en el *Almirante Grau* nos presenta la postura institucional de la Armada hacia el derrocado presidente debido al relevo forzado del comandante del buque, el capitán de fragata Galdo por el segundo comandante, el capitán de corbeta Roque Saldías Maninat. El primero es presentado por Ortiz Sotelo como “marino de la vieja escuela, afrancesado y con clara tendencia pardista” mientras que el

---

<sup>444</sup> VILLANUEVA, Víctor. *Así cayó Leguía*. Lima: Retama S.R.L., 1977, p. 86.

<sup>445</sup> ORTIZ SOTELO, Jorge. "Sucesos a bordo del B.A.P. Almirante Grau con motivo de la caída de Leguía". *Revista de Marina*. Callao, 1985, número 2, pp. 166.

<sup>446</sup> VILLANUEVA, Víctor. *Así cayó Leguía*, p. 86.

<sup>447</sup> ORTIZ SOTELO, Jorge. "Sucesos a bordo del B.A.P. Almirante Grau con motivo de la caída de Leguía", pp. 170-171. Por su parte, la historiadora María Delfina Álvarez-Calderón relata que el padre Ricardo Wiesse Thorndike sostuvo que la familia Miró Quesada fue la que ordenó el regreso del *Grau*. ÁLVAREZ-CALDERÓN, María Delfina. *El Saqueo Olvidado. Asalto a la casa de Augusto B. Leguía: 1930*. Lima: Titanium Editores, 2013, p.117.

segundo, el capitán de corbeta Roque Saldías Maninat como “uno de los oficiales jóvenes que había sido atraído por la obra de los marinos norteamericanos”<sup>448</sup>. Asimismo, el apoyo de la fuerza de tarea comandada por Pizarro en el sur y la del capitán de corbeta Jorge Alva Saldaña en la base de Hidroaviación de Ancón son ejemplos de actitudes a favor del presidente que había independizado y modernizado – material y profesionalmente – a la Armada nacional<sup>449</sup>.

En relación a la postura de los marinos estadounidenses, estos trataron en su mayoría de obedecer las cláusulas de sus contratos que les impedía involucrarse en asuntos de orden interno como guerra civil, golpes de estado, entre otros. El caso del capitán de navío Harold B. Grow destaca al respecto. Comandó una pequeña escuadra de tres aviones hacia Arequipa con el objetivo de arrojar propaganda contrarrevolucionaria y una bomba<sup>450</sup>. Grow fue arrestado en Camaná, siendo liberado – presumiblemente por presión de los Estados Unidos – luego que Sánchez-Cerro llegase a Lima.

#### 4.- Luego del golpe

El golpe de Estado que derrocó a Leguía, luego de dirigir por once años los destinos del Perú, significó un cambio en la administración de la Armada. Un ejemplo que muestra la forma cómo los nuevos funcionarios asumían sus responsabilidades frente al nuevo mandatario fue el discurso que presentó el director accidental de la Escuela Naval, el capitán de fragata Manuel F. Jiménez. En efecto, inició una serie de cambios en varios procesos internos que se venían realizando bajo el liderazgo de Charles G. Davy (dirigió la escuela naval hasta el 15 de setiembre).

Entregó la Estación Mareográfica al Servicio Hidrográfico de la Marina. También realizó modificaciones en sistema de enseñanza que se impartía en la Escuela Naval, “sustituyéndolo por otro más en armonía con las condiciones de nuestro medio, combinando en forma adecuada la teoría con la práctica; otorgando a los profesores la autonomía necesaria para el mejor desempeño de su cometido [...] [obteniendo] un mayor

---

<sup>448</sup> ORTIZ SOTELO, Jorge. "Sucesos a bordo del B.A.P. Almirante Grau con motivo de la caída de Leguía", pp. 170-168.

<sup>449</sup> Ídem, pp. 170-175.

<sup>450</sup> VILLANUEVA, Víctor. *Así cayó Leguía*, pp. 83.84.

provecho positivo ya que con ello se anularon las restricciones contraproducentes que llevaban consigo el anterior método”<sup>451</sup>. Por su parte, Sánchez-Cerro sostuvo en la misma ceremonia que “[r]econforta el espíritu constatar que esta Escuela, actualmente rejida por marinos nacionales, haya realizado durante el presente año, los importantes progresos detallados en vuestra memoria”<sup>452</sup>.

Otro ejemplo de la reacción contra lo que significó Leguía en la Armada, específicamente la labor que realizó la Misión Naval estadounidense, fue que el Centro de Hidroaviación de Ancón se pusiera a órdenes del teniente segundo de sanidad naval E. Bermúdez Maura<sup>453</sup>.

Un hecho de singular importancia académica para los oficiales de la Armada Peruana fue la creación de la Escuela Superior de Guerra Naval, siendo su primer director el contralmirante William S. Pye<sup>454</sup>. Si bien este centro de estudios – ubicado en la planta baja del edificio N°2 de la Escuela Naval del Perú – fue inaugurado el 8 de octubre de 1930, cuando el presidente Augusto B. Leguía había sido derrocado por el teniente coronel Luis Sánchez-Cerro, la idea de contar con esta escuela no nació con la Junta Provisoria de Gobierno. En efecto, y como se ha podido apreciar, los deseos de los oficiales de la Marina era contar con un centro superior de formación que llenase el “vacío cuya existencia ha comprometido muchas veces el eficiente funcionamiento de la Marina Nacional”, fueron una constante desde años antes de la llegada de la Misión Naval estadounidense<sup>455</sup>.

En palabras del flamante ministro de Marina de la Junta de Gobierno, el capitán de fragata Carlos Rotalde, esta Escuela serviría para educar a los oficiales en las nuevas doctrinas y formas de planear y hacer la guerra: “Hoy más que nunca, la guerra, es, a la vez más que un conflicto de naciones, una competencia de organizaciones, capacidades i

---

<sup>451</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1930, número 6, p. 674.

<sup>452</sup> Ídem, p. 675.

<sup>453</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1931, número 1, p. 77.

<sup>454</sup> El sábado 25 de julio de 1959 se realizó en la Escuela Superior de Guerra Naval – dirigida por el contralmirante Franklin Pease Olivera – un homenaje póstumo al vicealmirante W. S. Pye que contó con la presencia, entre otros, del Ministro de Marina, el Comandante General de la Marina y el representante del Embajador de los Estados Unidos. En la ceremonia se destacó el hecho de que Pye llegó a ser director del Naval War College. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1959, número 4, pp. 513-515.

<sup>455</sup> Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1930, número 5, p. 558.



conocimientos. La sublime heroicidad del combate de antaño ha cedido su honroso puesto al combate fría i científicamente preparado”<sup>456</sup>.

Al respecto, la Escuela Superior de Guerra Naval siguió bajo la dirección del “escritor y perito en cuestiones de Táctica y Estrategia Naval” contralmirante W. Pye hasta su retorno a los Estados Unidos, en diciembre de 1931, siendo reemplazado por el capitán de navío W.O. Spears de la Misión Naval estadounidense<sup>457</sup>.

Para 1933, – y en pleno conflicto con Colombia – los marinos estadounidenses que permanecieron laborando en la Armada fueron Spears y el capitán de fragata J.P.Compton – asesor en submarinos –. Sus contratos no fueron renovados por la crítica situación económica del Perú, por lo cual, regresaron a su país. Las ceremonias de despedida y reconocimiento a estos dos últimos miembros de la Misión Naval estadounidense – en el B.A.P. Lima y en el Centro Naval – fueron ocasión para expresar el sentir de la mayoría de oficiales de la Armada quienes a través del presidente del Centro Naval, el contralmirante José Olivera – quien tuvo el incidente con el contralmirante Woodward sobre su ascenso – manifestaron su aprecio y agradecimiento a “las enseñanzas, ya teóricas como las muy valiosas deducidas de su experiencia profesional y de su espíritu organizador, el recuerdo que usted nos deja se unirá al muy grato que conservamos de Pye, Freyer, Howe, Davy, Abbot y demás oficiales compatriotas de usted”<sup>458</sup>.

Spears se despidió haciendo votos para que se cumpla con la política naval presentada por la Misión: “Sostener una marina adecuada a la defensa del territorio e intereses marítimos peruanos [...] [así como] por su progreso y para que la marina del Perú continúe siendo digna de las tradiciones de su glorioso pasado”<sup>459</sup>.

En efecto, la presencia de los marinos estadounidenses en la Armada Peruana duró hasta el año 1933, no volviendo al Perú hasta el año de 1938, dando así, inicio a una segunda fase

---

<sup>456</sup> *Ibíd.* Sobre Rotalde, véase COBAS, Efraín. "Tradición político naval de la familia Rotalde". *Derroteros de la Mar del Sur*. 2004, número 12, pp. 15-24.

<sup>457</sup> *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1931, número 6, 747. Sobre los alumnos del curso 1931-1932, estos fueron, entre otros, dos figuras que tendrán en la década del cuarenta y cincuenta singular presencia política: capitán de corbeta Roque Saldías y el sargento mayor Manuel Odría *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1931, número 2, p. 149.

<sup>458</sup> *Crónica Nacional. Revista de Marina*. Callao, 1933, número 2, p. 266.

<sup>459</sup> *Ídem*, p. 269.

menos directa y ejecutiva en la dirección de la Institución naval peruana que duró hasta 1969<sup>460</sup>.



---

<sup>460</sup> COBAS, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*, p. 57.

## Conclusiones

A lo largo de su trayectoria republicana, el Perú ha padecido una serie de vaivenes respecto a su desarrollo como país. Estos avances y retrocesos no fueron ajenos a las instituciones estatales, como la Marina de Guerra del Perú. En efecto, es a partir de la década de 1920 se establecieron los principios deontológicos que fueron asimilados y desarrollados por los miembros de la Institución y mantenidos hasta la actualidad. La serie de tradiciones, costumbres, procesos, maneras, estilos, equipamiento, adquisiciones, doctrina, y hasta el conservadurismo naval en temas políticos y sociales, son ejemplos de las consecuencias de la verdadera reforma interna que el entonces presidente, Augusto B. Leguía, quiso y permitió, impregnar a la Armada.

En efecto, durante los once años de la *Patria Nueva*, varias instituciones gubernamentales de la República fueron administradas por funcionarios de los Estados Unidos de Norteamérica. El caso *sui generis* en el aspecto militar fue el ocurrido con la Armada. Esto debido a que los marinos estadounidenses contratados por el Estado tuvieron mando ejecutivo y directo en la organización naval. Sus consejos y decisiones no tuvieron restricciones para concretarse – excepto por las órdenes recibidas de su propio país –, convirtiéndose en los verdaderos *jefes* de la Armada Peruana.

Las condiciones institucionales que el presidente Leguía había creado para modernizar al Perú durante la década del veinte significaron un verdadero progreso material y económico que sentaron y afirmaron las bases del desarrollo guiado, en gran parte, por la *Gran Nación del Norte*.

De hecho, la facilidad con que Leguía y los marinos peruanos convocaron y aceptaron las condiciones de los oficiales navales estadounidenses contratados significa que se reconoció la preeminencia económica y militar obtenida por los Estados Unidos de Norteamérica y del nuevo rol que jugaría en el escenario internacional luego de la *Gran Guerra*. En efecto, la mayoría peruanos veían a aquellos como el modelo de progreso tecnológico y social a

imitar, y buscaron asimilar todo lo concerniente a la denominada *American way of life*, en especial la Marina Peruana<sup>461</sup>.

Los informes de inteligencia remitidos por los miembros de la Misión muestran la profundidad con que estos estudiaron la realidad social peruana y de la Armada. Los calificativos otorgados a los marinos peruanos pueden ser considerados como duros en un principio, pero muestran el choque de culturas y de las dificultades por las que tuvieron que pasar los distintos oficiales de la Misión estadounidense en el cumplimiento de su objetivo. Se rescata, además, las cualidades y el esmero de los oficiales *no contaminados con el desgano y la rutina de antaño* mereciendo los más elogiosos adjetivos.

De hecho, esta revolución profesional naval no fue sólo el resultado de la amplitud de ideas modernas de Leguía ni de los anhelos de un grupo de jóvenes oficiales que experimentaron – a inicios del siglo XX – los avances tecnológicos y doctrinarios de otras Armadas. La joven oficialidad buscó replicar lo visto en otras latitudes, siendo la más propensa y entusiasta en recibir y aceptar la *ilustración* de la guerra naval que traían los *apóstoles* de Monroe, Roosevelt y Mahan. En efecto, estas dos variables se amalgamaron con la *praxis* de los marinos estadounidenses contratados permitiendo crear los pilares que sirvieron de bases para la modernización institucional de la Armada Peruana.

El cambio no fue sencillo, pues se tuvo que luchar contra viejas doctrinas, así como con obsoletas maneras de pensar y funcionar. Los casos de envidias profesionales entre los grupos de *viejos* y *nuevos* marinos fueron ejemplos de que la inercia al cambio iba dejando atrás al desorden y la carencia de planes de mediano y largo plazo que diesen continuidad al crecimiento de la Armada.

La influencia estadounidense, la libertad de acción otorgada por Leguía, así como el apoyo y predisposición de un significativo e influyente grupo de marinos peruanos, no terminó con la despedida del contralmirante Spears en el Centro Naval del Callao, sino, más bien, se dejó grabada en las mentalidades de dos generaciones de oficiales graduados durante la gestión del capitán de navío Davy así como en la de los oficiales de mandos medios que sirvieron a órdenes de los miembros de la Misión; los cuales sirvieron de *efecto rebote* a

---

<sup>461</sup> KLARÉN, Peter. *Nación y Sociedad en la historia del Perú*, p. 319.

las bases del profesionalismo, dedicación, lealtad y sobriedad aprendidos durante el *Oncenio* para las siguientes generaciones de marinos peruanos.



## BIBLIOGRAFÍA

### Repositorios:

Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP)

Biblioteca Central de Marina

### Fuentes Primarias:

Informes al *Office Naval Intelligence* depositados en el IEHMP.

### Fuentes Secundarias:

ABANTO CHANI, Julio César

2012 *Encarando el desastre. El conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte en la Guerra con Chile 1881-1884.* Lima: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales de la universidad Nacional Mayor de San Marcos.

ALFEREZ BARTORUIZ

1928 "Aprendices Navales". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 338-349.

ÁLVAREZ-CALDERÓN, María Delfina

2013 *El Saqueo Olvidado. Asalto a la casa de Augusto B. Leguía: 1930.* Lima: Titanium Editores.

ALZAMORA, Carlos

2013 *Leguía, la historia oculta. Vida y muerte del Presidente Augusto B. Leguía.* Lima: Titanium Editores.

ARGUMEDO, Carlos P.

1927 "Periodo de entrenamiento de los cadetes navales en la Escuela de Hidroaviación". *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 74-80.

ARMSTRONG, Benjamín F

2013 *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.

ARUFA

1908a "Necesidad de la creación de un Estado Mayor para nuestra Armada". *Revista de Marina.* Callao, número 13, pp. 11-14.

1908b "Nuestra Escuela Naval". *Revista de Marina.* Callao, número 21, pp. 441-444.

BAER, George

1993 *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power.* Stanford University Press.

BARANDIARÁN, José F.

1923 "Nuestro servicio de aviación". *Revista de Marina.* Callao, número 6, pp. 717-722.

1925 "Bases Navales del Perú". *Revista de Marina.* Callao, número 4, pp. 453-463.

BAZO, Alfredo

1925 "El Perú y la próxima guerra". *Revista de Marina.* Callao, número 2, pp. 218-234.

CAYO CÓRDOBA, Percy

2009 *Historia Marítima del Perú. La República 1906 a 1919.* (Tomo XIII). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

CHRISTENSON, Joel

2010-2011 "U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period". *Derroteros de la Mar del Sur.* Lima, número 18 y 19, pp. 37-54.

2013 Ph.D. Dissertation: "From Gunboats to Good Neighbors: U.S. Naval Diplomacy in Peru, 1919-1942". West Virginia. Adviser: Dr. James F. Siekmeier.

CLAYTON, Lawrence A.

- 2008 *W.R. Grace & Co. los años formativos 1850-1930.* (J. Ortiz Sotelo, Ed.) Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.
- 2002 *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995.* (J. Ortiz Sotelo, Ed., J. Ortiz Sotelo, & N. Clarke Soldevilla, Trad.) Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado - Centro Peruano de Estudios Internacionales.

COBAS, Efraín

- 1982 *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú.* Lima: Horizonte.
- 2001 "Tradición político naval de la familia Ontaneda". *Derroteros de la Mar del Sur.* número 9, pp. 9-30.
- 2004 "Tradición político naval de la familia Rotalde". *Derroteros de la Mar del Sur.* número 12, pp. 15-24.

COLLINGWOOD

- 1918 "Las nuevas bases de nuestro poder marítimo". *Revista de Marina.* Callao, número 2, pp. 91-101.

CONTRERAS, Carlos

- 2012 *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre. Crisis fiscal y élites económicas durante su primer siglo independiente.* Lima: Banco Central de Reserva del Perú - Instituto de Estudios Peruanos.

Crónica Nacional

- 1908 *Revista de Marina.* Callao, número 16, pp. 236-238.
- 1909 *Revista de Marina.* Callao, número 26-27, pp. 78-79.
- 1917 *Revista de Marina.* Callao, número 6, pp. 599-608.
- 1919 *Revista de Marina.* número 5, pp. 613-618.
- 1920 *Revista de Marina.* Callao, número 2, pp. 251-253.
- 1921a *Revista de Marina.* Callao, número 1, pp. 115-120.
- 1921b *Revista de Marina.* Callao, número 4, pp. 509-516.
- 1922a *Revista de Marina.* Callao, número 1, pp. 107-121.



- 1922b *Revista de Marina*. Callao, número 3, pp. 385-386.
- 1923a *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 97-113.
- 1923b *Revista de Marina*. número, 4, pp. 501-512.
- 1923c *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 787-807.
- 1924a *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 113-116.
- 1924b *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 625-633.
- 1925 *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 811-826.
- 1926a *Revista de Marina*. Callao, número 3, pp. 393-400.
- 1926b *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 529-535.
- 1926c *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 661-685.
- 1926d *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 816-830.
- 1928a *Revista de Marina*. Callao, número 3, pp. 291-296.
- 1928b *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 405-415.
- 1928c *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 611-625.
- 1929a *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 76-84.
- 1929b *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 172-180.
- 1929c *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 458-475.
- 1929d *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 628-652.
- 1930a *Revista de Marina*. Callao, número 3, pp. 341-345.
- 1930b *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 449-461.
- 1930c *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 557-568.
- 1930d *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 669-680.
- 1931a *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 67-77.
- 1931b *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 147-152.
- 1931c *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 747-755.

1933 *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 265-279.

1959 *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 511-548.

DE ALTHAUS, Juan

1907 "Consideraciones sobre nuestro material de artillería". *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 194-199.

DE MORA, José E., CABALLERO Y LASTRES, Ernesto, & PIMENTEL, Augusto R.

1910 "Informe en Mayoría de la Comisión de Marina de la Asociación Nacional". *Revista de Marina*. Callao, número 35-36, pp. 328-334.

DÍAZ DULANTO, Federico

1926 "Servicio Hidrográfico". *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 541-546.

EDITORIAL

1907 La llegada de nuestros cruceros. *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 138-139.

1908. La nueva Escuela Naval. *Revista de Marina*. Callao, número 12, pp. 470-472.

1909. La Alternabilidad en los Comandos. *Revista de Marina*. Callao, número 25, pp. 3-5.

ESCUDERO, Víctor F

1921 "Las erogaciones públicas y la Marina". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 485-494.

EUCROIX

1926a "Nuestro Anheló". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 475-479.

1926b "Programa Naval del Perú". *Revista de Marina*. Callao, número 3, pp. 283-288.

GÁLVEZ VELARDE, Pedro

s.f. *La Bitácora de mi vida*.

GARAYCOCHEA, León.

1928 *Legislación Naval. Recopilación de las leyes, resoluciones legislativas, reglamentos, decretos, resoluciones supremas y ministeriales de carácter general, etc., correspondiente al Ramo; y diversas leyes y disposiciones dictadas por los otros rubros de la Administración Pública que tienen relación con la Armada.* Tomo Primero. Lima: Imprenta Segrestan.

1929a *Legislación Naval. Recopilación de las leyes, resoluciones legislativas, reglamentos, decretos, resoluciones supremas y ministeriales de carácter general, etc., correspondiente al Ramo; y diversas leyes y disposiciones dictadas por los otros rubros de la Administración Pública que tienen relación con la Armada* Tomo Segundo. Lima: Imprenta Segrestan.

1929b *Legislación Naval. Recopilación de las leyes, resoluciones legislativas, reglamentos, decretos, resoluciones supremas y ministeriales de carácter general, etc., correspondiente al Ramo; y diversas leyes y disposiciones dictadas por los otros rubros de la Administración Pública que tienen relación con la Armada* Tomo Tercero. Lima: Imprenta Segrestan.

GARCÍA MARTÍNEZ, José

2013 "Intrahistoria del Tratado de Paz y Amistad entre España y Chile de 1883". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 33, pp. 229-281.

GARCÍA ROSELL, Carlos E.

1907a "Observaciones sobre el Reglamento Orgánico interior para los buques de la Armada". *Revista de Marina*. Callao, número 3, pp. 115-117.

1907b "Observaciones sobre el Reglamento Orgánico interior para los buques de la Armada". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 80-84.

GROW, Harold

1925 "La Aviación es la nueva arma de la Marina". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 439-452.

1928 "Exploración aérea sobre la Montaña del Perú (extracto de una carta)". *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 183-191.

GUERRERO LANG, Jorge

1997 "Pro-Marina: su primer medio siglo (1909-1959)". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 16, pp. 9-43.

- HATTENDORF, John B., MITCHELL SIMPSON III, B., & WADLEIGH, John R.
- 1984 *Sailors and Scholars. The Centennial History of the U.S. Naval War College.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press.
- HAYES, John D., & HATTENDORF, John B.
- 1975 *The Writtings of Stephen B. Luce.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press.
- HENDRIX, Henry
- 2009 *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy. The U.S. NAVY and the BIRTH of the AMERICAN CENTURY.* Annapolis: Naval Institute Press.
- HUNT, Barry D.
- 1984 "The Outstanding Naval Strategic Writers of the Century". *The Naval War College Review*, vol. 37, pp. 86-107.
- JIMÉNEZ, Manuel F.
- 1918a "La importancia del Poder Naval". *Revista de Marina.* Callao, número 1, pp. 1-31.
- 1918b "Sobre Aviación Militar y Artillería Antiaérea". *Revista de Marina.* Callao, número 2, pp. 135-142.
- 1926 "Consideraciones generales sobre algunas necesidades de la Armada". *Revista de Marina.* Callao, número 6, pp. 743-772.
- 1927 "El Perú y la Marina de Guerra frente a su situación internacional en el pasado, en el presente y en el porvenir". *Revista de Marina.* Callao, número 6, pp. 673-692.
- JULIAN.
- 1926 "La importancia del Submarino". *Revista de Marina.* Callao, número 5, pp. 547-551.
- KENNEDY, Paul
- 1989 *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000.* New York: Vintage Books.

KLAIBER S.J., Jeffrey

- 2001 En E. Hopkins Rodriguez (Ed.), *La ira y la quimera (Actas del Coloquio Internacional Centenario del 98. España y América)* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú-Fondo Editorial. pp. 61-69.

KLARÉN, Peter

- 2012 *Nación y Sociedad en la historia del Perú.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

KUEHN, John T.

- 2008 *Agents of INNOVATION. The General Board and the Design of the Fleet that Defeated the Japanese Navy.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.

LABARTHE, Enrique

- 1907 "Las Marina de los Estados Unidos y el Japón". *Revista de Marina.* Callao, número 6, pp. 212-219.
- 1916 "Algunos apuntes sobre nuestra enseñanza profesional". *Revista de Marina.* Callao, número 3, pp. 144-146.
- 1917 "De nuestras necesidades ..." *Revista de Marina.* Callao, número 1, pp. 197-204.
- 1918 "Necesidad de la Organización del Servicio Hidrográfico de la Armada". *Revista de Marina.* Callao, número 4, pp. 348-360.
- 1919 "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú". *Revista de Marina.* Callao, número 2, pp. 143-160.

LAGUERRE KLEIMANN, Michel

- 2012 "Inauguración del nuevo edificio de la Escuela Naval en La Punta (1912)". *Revista de Marina.* Callao, número 3, pp. 21-31.
- 2013 "110 años de historia y más". *Bitácora Hidrográfica.* Callao, número 12, pp. 5-7.

LASTERLE, Philippe

- 2002 "La Mission navale française au Pérou (1905-1914): un gout d'inachevé". *Derroteros de la Mar del sur.* número 10, pp. 77-93.

LLOYD, Christopher.

1961 *The Nation and the Navy. A history of naval life and policy.* London: The Cresset Press

LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor

2013 *Don Nicolás de Piérola. Sembrador de Ideales (1913-2013).* Lima: F.M. Servicios Gráficos S.A.

LUFEAU, Armand

1908 "Programa Naval". *Revista de Marina.* Callao, número 16, pp. 190-192.

LUZ

1922 "Consideraciones generales sobre la Política Naval del Perú". *Revista de Marina.* Callao, número 2, pp. 177-209.

MASTERSON, Daniel

1987-1990 "La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920: Preludio a una Asociación Amistosa". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Lima, número 8-9, pp. 127-136.

2001 *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno. Un estudio sobre relaciones civiles militares 1930-2000.* Perú: Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos.

Memoria del Director de la Escuela Naval, Capitán de Fragata Paul de Marguerie. *Revista de Marina.* Callao, 1908, número 10, pp. 360-369.

*Memoria que el Ministro de Marina D. Octavio Casanave presenta al Congreso Ordinario de 1924.* Lima: La Opinion Nacional, 1925.

*Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio presenta al Congreso 1927.* (s.f.).

*Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda presenta al Congreso Nacional de 1920.* Lima: Imprenta Americana, 1920.

*Memoria que el Ministro de Marina, Dr. Lauro A. Curletti presenta al Congreso Nacional de 1921.* Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1922.

*Memoria que el Minsitro de Marina, Capitán de Navío Don Ramón Valle Riestra presenta al Congreso Nacional de 1922.* Lima: Imprenta Americana, 1922.

*Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1920 por el Presidente de la República, Sr. Augusto B. Leguía.* Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1920.

*Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1922 por el Presidente de la República Sr. Augusto B. Leguía.* Lima: Imprenta C.F. Southwell, 1922.

*Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925 por el Presidente de la República del Perú, Don Augusto B. Leguía.* Lima: Imprenta Garcilazo, 1925.

*Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1926 por el Presidente de la República Sr. Dn. Augusto B. Leguía.* Lima: Imprenta Garcilazo, 1926.

*Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 por el Presidente de la República Don Augusto B. Leguía.* Lima: Imprenta Garcilazo, 1927.

*Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1928 por el Presidente de la República Don Augusto B. Leguía.* Lima: Imprenta Garcilazo, 1928.

*Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1929 por el Presidente de la República Sr. D. Augusto B. Leguía.* Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1929.

MISIEGO, Joaquín

1908 "Contralmirante Robley Evans". *Revista de Marina*. Callao, número 11, pp. 416-418.

MONGE, Enrique

1929 "Creación de un Cuerpo Aeronáutico". *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 483-506.

MUCKE, Ulrich.

2010 *Política y burguesía en el Perú. El Partido Civil antes de la Guerra con Chile.* Lima. IEP, IFEA

Revista de Marina

1917 "Operaciones Navales.- Navíos de combate. Auxiliares, etc.". *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 460-463.

1921 "Exposición de reformas en nuestra Escuela Naval". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 465-472.

1927 "Base Naval de San Lorenzo. *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 69-73.

## Revista Mundial

- 1922 "Conversando con el Ministro de Marina". *Mundial*. Lima 14 de octubre, número 74.
- 1921 *Mundial*. Lima 28 de julio de 1921, número extraordinario.
- 1920 "El Ministerio de Marina y su nueva organización". *Mundial* . Lima, 10 de octubre, número 23.
- 1922 "La Escuela Naval". *Mundial* . Lima, 1 de enero, número 85.

## ORTIZ SOTELO, Jorge

- 1982 *Ex-Cadetes Naval del Perú*. Lima: Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú.
- 1985 "Sucesos a bordo del B.A.P. Almirante Grau con motivo de la caída de Leguía". *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 163-181.
- 1987-1990 "El Capitán de Navío Charles Gordon Davy y la Misión Naval Norteamericana en el Perú". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 8-9, pp. 117-126.
- 2001 *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos*. Lima: Biblioteca Nacional del Perú - Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.
- 2008 "Peru and the US Naval Mission". *Ponencia presentada a la Canadian Association for Latin American and Caribbean Studies Conference*. Vancouver.
- 2013 "Evolución del pensamiento estratégico marítimo y su influencia en la Marina de Guerra del Perú". *Revista de Marina*. Callao, número 3, pp. 49-63.

## ORTIZ SOTELO, Jorge. &amp; CASTAÑEDA MARTOS, Alicia

- 2007 *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

## PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl

- 1990 *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. Tomo. XII. vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- 1991 *Historia Marítima del Perú. La República - 1884 a 1906*. Tomo XII, vol.2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



2000 *Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930)*. Lima: Universidad de Lima/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú/Fondo de Cultura Económica.

PALMER, Michael A.

2007 *Command at Sea. Naval Command and Control since the Sixteenth Century*. London: Harvard University Press.

PENNY CABRERA, Oscar

2000 "El Salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico de 1879 y consecuencias posteriores". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 19, pp. 31-93.

PIZARRO, Tomás

s.f. *Memorias del señor Contralmirante Don Tomás M. Pizarro Rojas*.

POTTER, Elmer B. & ADAMS, Henry.

1981 *Sea Power: A Naval History*. Annapolis: Naval Institute Press.

QUIROZ, Alfonso W.

2013 *Historia de la corrupción en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos; Instituto de Defensa Legal.

RABINES, Alfredo

1925 "La conversión de combustible en las unidades de la Escuadra". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 541-554.

RIVADENEIRA, Leónidas

1928 "¿Camino hacia la especialización?". *Revista de Marina*. Callao, número 6, pp. 575-580.

RODRIGUEZ ASTI, John

2000 "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914). Apuntes para su historia". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, número 20, pp. 159-189.

2011 "Los sumergibles Laubeuf y los inicios del arma submarina en el Perú". *Suplemento de la Revista de Marina*. Callao, número 2.

ROMERO PINTADO, Fernando

1985 "La primera generación naval de postguerra". *Revista de Marina*. Callao, número 2, pp. 132-151.

ROZMAN, Stephen L.

1970 "The Evolution of the Political Role of the Peruvian Military". *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, Vol. 12 número 4, pp. 539-564.

SCHEINA, Robert

1987 *Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987*. España: San Martín.

ST. JOHN, Ronald

1999 *La Política Exterior del Perú*. Lima: Asociación de Funcionarios del Servicio Diplomático del Perú.

SYMONDS, Craig

1989 "Alfred Thayer Mahan". En G. Till, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear* (pp. 45-50). Lima: Escuela Superior de Guerra Naval.

TILL, Geoffrey

1989 *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval.

TUDELA Y DE LAVALLE, Hernando

1926 "Implantación del Servicio de Hidro-Aviación en el Departamento de Loreto". *Revista de Marina*. Callao, número 5, pp. 595-630.

VALDIVIEZO, César

1907 "El artillado de los buques". *Revista de Marina*. Callao, número 4, pp. 152-155.

VALLADARES, Pedro

1910 "El Petróleo y la Compañía Nacional de Vapores". *Revista de Marina*. Callao, número 35-36, pp. 306-313.

VEGAS, Manuel I.

1919 "Necesidad de que el Perú sea Potencia Marítima y medios para conseguirlo". *Revista de Marina*. Callao, número 1, pp. 1-32.

VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor M.

2008 *Lima a fines del siglo XIX*. Lima: Editorial Universitaria.

VILLANUEVA, Víctor

1977 *Así cayó Leguía*. Lima: Retama S.R.L.

1973 *Ejército Peruano: del caudillaje anárquico al militarismo reformista*. Lima: Juan Mejía Baca.

WEIR, G. E.

1991 "The Navy, Industry, and Conflicting Expectations: Fried Krupp of Essen and the Electric Boat Company, 1820-1925". En W. R. Roberts, & J. Sweetman (Ed.), *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Ninth Naval History Symposium held at the United States Naval Academy*. Annapolis: Naval Institute Press, pp. 350-368.

YÁBAR ACUÑA, Francisco

2001 *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos - Fondo de Publicaciones.

ZULANA.

1921 "Reportaje a Juan Leguía". *Mundial*. Lima, 24 de marzo.