Los destructores *Almirante Guise* y *AlmiranteVillar* comprados en Estonia en 1933

Teniente Primero
John Rodríguez Asti

Como se mencionó en el artículo publicado en esta Revista de Marina, edición Noviembre-Diciembre 1994, nuestra Armada adquirió en 1933 de la República de Estonia dos destructores que originalmente pertenecieron a la Marina rusa.

Debido al problema limítrofe surgido entre Perú y Colombia por la cesión del Trapecio Amazónico, ambas naciones en 1932 se alistaron para un posible conflicto. Por aquel entonces el núcleo de nuestra escuadra estaba conformado por dos cruceros, un cazatorpedero y cuatro submarinos; y ante la posibilidad de tener que operar en dos océanos el Perú tenía que reforzar sus fuerzas navales y en especial las fluviales. En aquella época en el Amazonas contábamos con dos cañoneras: *La América*, construída en 1904, y la *Napo*, construída en 1925, teniendo además tres lanchas convertidas a cañoneras: *Iquitos* (c. en 1875), *Cahuapanas* (c. en 1896) y *Portillo* (c. en 1895). En cambio, Colombia en su región amazónica contaba con más unidades: las cañoneras *Barranquilla, Cartagena* y *Santa Marta,* construídas en Inglaterra en 1932, las lanchas cañoneras *Pichincha* (c. en 1925), *Bogotá* (c. en 1912), *Córdova* (c. en 1918), *General Nariño* (c. en 1897) y dos transportes.

Por informaciones de inteligencia, se supo que la marina colombiana gestionaba en Europa la compra de buques, realizando para ello contactos iniciales con el gobierno estoniano acerca de sus destructores; pero el ofrecimiento de éstos por parte de agentes intermediarios para su venta fue efectuado al Perú a través de nuestra legación diplomática en Brasil [1] que en ese momento se hallaba representada por

(1) Ugarteche, Pedro:"Para la historia marítima del Perú. La adquisición de los cruceros *Guise* y *Villar*". En el diario "El Comercio", Lima, 21 de marzo 1968.

el Dr. Ventura García Calderón, quien recibió una oferta del Sr. Antonio Segadas y Vianna, que actuaba como intermediario, por dichos destructores y otros elementos bélicos. De acuerdo a la versión del entonces oficial mayor del Ministerio de RR.EE., Pedro Ugarteche [2], el día 5 de abril, al recibirse la información desde Brasil, de inmediato fue comunicada al Presidente de la República, general Sánchez Cerro, quien convocó al ministro de Marina, Dn. Alfredo Benavides Diez Canseco, para que la hiciera conocer a las autoridades navales.

Luego, contando con la recomendación de la Marina, el Presidente ordenó que se manifestara el interés por la oferta. Tras el asesinato de Sánchez Cerro, el nuevo Presidente, general Benavides, dispuso se continuara con las negociaciones, y con fecha 13 de junio, mediante un cablegrama promovido por el nuevo ministro de Marina, Dr. Luis A. Flores[3], se ordenó al capitán de navío Manuel Faura, agregado naval en Inglaterra, inspeccionar los buques estonianos y concretar la compra si era conveniente. Para ello, viajó en una misión de carácter extraoficial a Estonia, en donde también confirmó el interés colombiano y, adicionalmente, el de Finlandia para comprarlos. Luego de conocer ambas unidades, y verificar el buen estado en que se hallaban, recibió instrucciones difinitivas para adquirirlas, logrando ganarle la iniciativa a Colombia [4]. El precio se estipuló en 210,000 libras esterlinas.

En aquel momento, el *Lennuk* y el *Wambola* se hallaban en reserva y la intención de su gobierno era venderlos para que con los recursos obtenidos se compraran dos submarinos en Inglaterra. Estos planes no contaban con la total simpatía por parte de algunos sectores políticos del gobierno estoniano, generándose por ello una atmósfera adversa con la operación de venta al Perú. Por ello se estimó conveniente, en un

(2) En el artículo de la nota precedente, el diplomático Pedro Ugarteche, por aquel entonces al servicio del gobierno de Sánchez Cerro, relata los pormenores de la forma cómo se gestó la compra de los citados buques, destacando la rápida intervención de nuestros funcionarios en el exterior.

(3) Ugarteche, Pedro:ob. cit.

(4) Ante la eficaz reacción y compra de ambos buques por el gobierno peruano, Colombia logró la compra de dos destructores nuevos, de construcción inglesa, a Portugal, el *Antioquía* (ex *Douro*) y el *Caldas* (ex *Tejo*). Con respecto a la incorporación de dichos buques, Robert L. Scheina en su libro "Iberoaméricana, una historia naval 1810-1987" afirma que parte del plan peruano consistía en que el *Almirante Guise* y *Almirante Villar* se encargaran de interceptar en el Caribe a los buques colombianos mediante una vigilancia que les llevó dos meses, utilizando como bases de aprovisionamiento Martinica y Trinidad, y que, a pesar de sus misiones, los dos destructores colombianos llegaron a su destino sin incidentes.



El destructor *Almirante Guise*, con empavesado el día de su arribo al Callao, el 5 de julio de 1934

principio, efectuar la transferencia a nuestra Armada en algún puerto de un país atlántico, pero esta idea fue descartada y se decidió tomar posesión de los buques en el puerto estoniano de Tallin en el tiempo más corto posible.

Con fecha 30 de junio [5], fueron incorporados a la Marina Peruana con los nombres de *Almirante Villar* (ex *Wambola*) y *Almirante Guise* (ex *Avtroil*).

Para tripularlos, el 3 de julio se dispuso la conformación de una comisión reducida al mando del capitán de navío Tomás Pizarro, que fue constituída por oficiales y personal provenientes de varias unidades de la escuadra. Asimismo se nombró como comandante del *Almirante Villar* al capitán de fragata Grimaldo Bravo Arenas [6] y para el *Almirante Guise* al capitán de fragata Federico Díaz Dulanto [7].

Como aún la situación entre el Perú y Colombia era conflictiva, me-

(5) D.S. N° 11, de fecha 30 de junio de 1933.
(6) R.S. N° 264, de fecha 30 de junio de 1933, nombrando al comandante del BAP *Almirante Guise*.
(7) R.S. N° 265, de igual fecha a la anterior, nombrando al comandante del BAP *Almirante Villar*.

diante un plan de operaciones [8], se organizó la fuerza de destroyers, quedando ésta conformada por el *Guise*, el *Villar* y el petrolero *Pariñas* bajo el mando del capitán de navío Tomás Pizarro, con órdenes iniciales de reconcentrar la flota hacia su base principal del Callao, para lo cual el *Pariñas* debería zarpar el 8 de julio hacia Europa vía Canal de Panamá, conduciendo destructores zarparían hacia Pará (Brasil), en donde se reunirían con los buques de la Fuerza Avanzada del Atlántico al mando del capitán de navío Héctor Mercado, constituída por el crucero *Almirante Grau* y los submarinos R-1 y R-4. De allí, tras encontrarse con el *Pariñas* en Puerto España (Is. Trinidad), iniciarían su retorno al Callao vía Canal de Panamá.



El destructor *Almirante Villar* arribando al Callao

parte de las tripulaciones, combustibles y materiales del *Guise* y el *Villar*. Luego de ello, los dos

Este plan de operaciones, como se verá más adelante, fue variado.

La comisión, con las dotaciones de

(8) Plan de operaciones N° 04, de fecha 03 de Julio 1933, del Estado Mayor General de Marina, folio N° 37.

ambos destructores apenas lista y conformada, viajó a bordo del *Pariñas* que , de acuerdo a lo dispuesto, zarpó del Callao el 8 de julio, arribando a Tallin, en Estonia, el 20 de agosto de 1933.

Para ese entonces, ambos buques ya habían sido inspeccionados, durante la carena en dique a la que se les sometió, por el comandante Faura y por un perito de la firma inglesa Vickers, que participaba como asesor técnico.

Ni bien llegadas las dotaciones y cumplidos ciertos requisitos del contrato (que tenía a la firma Vickers como intermediaria), se procedió a efectuar pruebas de velocidad para evaluar el estado de las máquinas.

El día 22 de agosto, según consta en informes [9], el *Almirante Villar* alncanzó una velocidad máxima de 30.1 nudos y el *Almirante Guise* 31.5 nudos. Transcurridos dos días, el 24 de agosto se efectuó la ceremonia de afirmado del pabellón nacional.

Como el personal de dotación era insuficiente, y teniendo el tiempo en contra, se estimó conveniente embarcar a oficiales -éstos como asesores- y tripulantes estonianos en la primera etapa de la travesía, hasta Inglaterra, aprovechando de esta forma la experiencia y conocimiento en la operación y manejo de los sistemas de a bordo.

El zarpe de Tallin se realizó el 2 de setiembre, llegando a Gravensend, Inglaterra, el 6 de setiembre. En dicho puerto se efectuó un rendez-vous con el BAP *Rímac*, que llevó a cadetes de la Escuela Naval, del 5° y 6° años, y tripulación adicional a fin de completar en su mayor parte las dotaciones, y, con esto, retornaron los estonianos a su país.

Tras zarpar nuevamente, el siguiente puerto fue El Ferrol, España. Allí el *Villar* efectuó reparaciones en sus máquinas por habérseles presentado averías. Concluídas éstas, recalaron luego en Santa Cruz de Tenerife (Is. Canarias) y después en San Vicente, donde recibieron nuevas órdenes, de navegar hacia Iquitos para integrar, conjuntamente con el crucero *Lima* y el cazatorpedero *Teniente Rodríguez,* la Fuerza Naval de Amazonas, con lo que se varió el plan inicial[10].

A Belem do Pará (Brasil) llegaron el 9 de noviembre, reuniéndose con los buques mencionados y el vapor

(9) Datos consignados por capitán de navío Tomás Pizarro, jefe de la comisión y comandante de la División de Destroyers, en su informe del viaje.

(10) El motivo principal para el envío de estos buques fue el de reforzar nuestras fuerzas navales frente a las colombianas. Si bien es cierto que el crucero (o cañonero) *Lima* y el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* eran buques poco apropiados para operar en medio fluvial, podían ser valiosos como baterías flotantes para defender Iquitos si fuera necesario.

Perené de la CPV, zarpando los cinco a Iquitos, vía río Amazonas, el 21 de diciembre. Al pasar por Leticia, territorio en litigio bajo la administración de la Liga de las Naciones, se presentó el saludo oficial a sus autoridades. Llegaron a su destino el 5 de enero de 1934, permaneciendo por un período de 98 días, transcurridos los cuales se solucionó diplomáticamente el conflicto con Colombia. Esto determinó que la presencia de ambos destructores en la amazonía fuera innecesaria, emprendiendo travesía hacia el Callao, efectuando escalas cortas en Belem Do Pará y Puerto España (Isla Trinidad). En Fort de France (Martinica) efectuaron carena y reparaciones en dique. Luego, cruzaron el Canal de Panamá. En Talara se reabastecieron de combustible y, finalmente, arribaron al Callao el 5 de julio de 1934.

Cabe recalcar que en el viaje de Tallin a Iquitos, como en el de Iquitos al Callao, muchos inconvenientes se tuvieron que superar no tanto por el estado en que se hallaban (que era bueno) sino por las características de habitabilidad al ser buques diseñados para operar en climas fríos. Una muestra de ello era que no contaban con cámaras frigoríficas y su sistema de ventilación era casi nulo. Imagínense entonces las penurias sufridas por las tripulaciones al hallarse en climas tropicales.

Luego de su incorporación a la Escuadra fueron acondicionados para su operación en nuestras costas.

En 1935 y 1936 ambos buques fueron designados para realizar los Cruceros de Verano, llegando hasta Panamá, y en 1937 hasta Chile. Luego en los años 1940 y 1941 el Crucero de Verano se limitó a puertos de la costa peruana.

EL CONFLICTO CON EL ECUADOR DE 1941

El Perú a través de su historia como país independiente siempre ha mantenido su legítima soberanía sobre los territorios de Tumbes, Jaén y Maynas, de conformidad a los títulos coloniales vigentes del Virreinato del Perú basados en la real cédula de 1802 y por el principio de Uti possidetis, acordado por todas las naciones sudamericanas al independizarse.

Cuando en 1830 nació el Ecuador como Estado soberano, a consecuencia de la desintegración de la Gran Colombia, dicho país apenas era una porción de tierra que no tenía jurisdicción alguna sobre nuestras regiones nororientales, las que a través de constantes invasiones entre 1882 y 1936 hizo suyas. Luego de diversos de intentos de arreglos diplomáticos y varios conflictos desde principios de siglo, llegamos hasta 1936 en que se firmó el Acta de Lima, documento en el que se acordaba el statu quo de la posiciones que en ese momento tenían ambos países en la frontera; ese mismo año ambas partes se reu-

nieron en Washington, pero las conversaciones fracasaron por la intransigencia ecuatoriana de querer llegar al Marañón y al Amazonas. Entonces en los años siguientes, al no estar delimitada aún la frontera, inevitablemente se produjeron por parte del Ecuador, en julio de 1941, una serie de ofensivas en zona peruana, originando la inmediata y enérgica reacción de nuestras Fuerzas Armadas.

En aquel año, las principales unidades de nuestra Escuadra en el Pacífico eran los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi,* los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar,* los cuatro submarinos tipo "R" y otras unidades auxiliares. Contando con superioridad marítima sobre las fuerzas navales enemigas, a nuestra Escuadra se le asignaron las tareas de ejercer vigilancia del área marítima comprendida entre Zorritos y el canal internacional, cubriendo el flanco norte del agrupamiento peruano, en especial para impedir el desplazamiento de naves enemigas entre la provincia de El Oro y Guayaquil, que podía realizarse por el canal mencionado, así como efectuar reconocimientos, patrujalles diurnos y nocturnos, bombardeos hacia objetivos militares y defensa de áreas vitales propias como la refinería de Villar.

El zarpe de los buques de la Escuadra, del Callao, se efectuó conforme se hallaban listos. El día 07 de julio, el *Almirante Villar* zarpó en demanda de Zorritos, llevando a bordo al capitán de navío Mariano Melgar, quien desembarcó en Talara el día 09 de julio, arribando el mismo día a su destino, en donde halló el petrolero BAP *Pariñas*. Allí permaneció hasta el 23 de julio, cuando zarpó en misión de reconocimiento y patrullaje, al término del cual procedió a fondear frente a Puerto Pizarro. El *Almirante Guise* recién zarparía hacia Zorritos en la medianoche del 24 de julio, llegando allí el día 26 a las 1800 hrs.

El día 25 de julio, la Comandancia General de la Escuadra, a órdenes del jefe del Agrupamiento Norte, dispuso el envío de unidades navales con el propósito de interceptar a los convoyes ecuatorianos que trasladaban abastecimientos hacia Puerto Bolívar (Provincia de El Oro), siendo asignada esta misión al destructor *Almirante Villar*.

De acuerdo a lo consignado en el Diario de Bitácora del citado buque[11], éste zarpó de Puerto Pizarro el mencionado día a 0729 hrs. con rumbo hacia el Norte. A

(11) Todos los datos en este relato han sido extraídos tal como se hallan registrados en el Diario de Bitácora del año 1941 del destructor BAP *Almirante Villar,* que se halla en la Biblioteca del Archivo Histórico de Marina.

1055 hrs., encontrándose en aguas ecuatorianas, se ordenó a bordo cubrir puestos de zafarrancho de combate; a las 1103 hrs. se avistó un buque que navegaba por proa y que cruzaba el Canal de Jambelí con dirección de Sur a Norte, por lo que el *Villar* aumentó la velocidad.

El buque avistado, luego de ser reconocido, resultó ser el cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón* [12], que se hallaba retornando de Puerto Bolívar hacia Guayaquil, el mismo que, al verse descubierto por el *Villar* (al que confundió con el *Guise*), viró 180° respecto a su rumbo, izando el pabellón ecuatoriano.

A las 1119 hrs., el *Villar* efectuó un disparo de advertencia al aire, que fue contestado de inmediato por el *Calderón*. Cabe resaltar que la iniciativa, de efectuar el primer disparo, fue del buque peruano, tal como se registró en su Diario de Bitácora y que ha sido demostrado en un brillante estudio histórico realizado por el capitán de navío José Valdizán Gamio[13]. Luego, como el buque ecuatoriano había variado su rumbo con intenciones de buscar protección por el lado de tierra, el comandante del *Villar*, capitán de fragata Hernando de Tudela y Lavalle, ordenó virar hacia estribor, con la finalidad de tener al enemigo bajo el alcance de sus armas, abriéndose fuego, ni bien fue concluida la maniobra, con los cañones de 101 mm. de proa, por la banda de babor. Como la velocidad del buque era de casi 20 nudos y hallándose en cercanías de la costa, con la finalidad de evitar una posible varadura dada la poca profundidad de la zona al ser un estuario fluvial, el comandante peruano estimó conveniente caer 90° a babor, continuando los disparos hacia el enemigo por el sector de estribor. Dicho cambio de rumbo dificultó la puntería de los artilleros peruanos [14], de cuyos tiros los piques estuvieron correctos en deflexión y apenas 20 metros largos y cortos [15]. Continuando su escape, el buque ecuatoriano logró ocultarse tras el mangle de los esteros, mientras que el *Villar* realizaba tiros indirectos utilizando como referencia la gran humareda negra proveniente de la chimenea del *Calderón*, que en su

(12) El cañonero *Abdón Calderón* era un buque de 300 toneladas de desplazamiento y 131 pies de eslora, construido en 1884, propulsado por una máquina recíproca de 150 HP, pudiendo desarrollar 8 nudos. Su armamento era de dos montajes de 76 mm. y dos de 20 mm., siendo tripulado por 60 hombres.

(13) Véase el estudio en mención en Revista de Marina, Enero-Abril 1985, Volumen 374 , Nro. 1.

(14) Idem.

(15) Versión oficial propia del comandante del *Abdón Calderón* consignada en el estudio del capitán de navío Valdizán Gamio.

huída forzó sus máquinas. La orden de cesar el fuego se dio a 1140 hrs., veinte minutos después del primer disparo, habiéndose efectuado 41 tiros, que no lograron impactar por la gran refracción existente en la zona. Despues, a 1150 hrs. y luego de avistar al *Bolognesi*, se recibió la orden de retornar hacia Puerto Pizarro, variando su rumbo y ocupando estación en una formación de columna con el crucero.

Ambos buques fondearon frente a Puerto Pizarro a 1500 hrs. sin ninguna novedad.

En este incidente o "contacto naval" ninguno de los dos buques sufrió daños a consecuencia de los disparos efectuados: el *Villar* continuó operando normalmente (como se relata más adelante), pero el *Calderón* dañó sus máquinas al forzar la presión de timbre de sus calderas para acelerar el andar y así lograr evadirse más rápido.

Nuestra Marina de Guerra, habiendo analizado y estudiado objetivamente el incidente antes relatado, lo considera del todo intrascendente, puesto que no fue un acontecimiento heroico y careció de consecuencias estratégicas en el resultado del conflicto.

Antes de concluir con este tema, mencionaré que durante muchos años se ha continuado insistiendo, con las absurdas falsedades y mentiras que han caracterizado siempre a la historiografía ecuatoriana, trastocando y deformando los acontecimientos tal como ocurrieron, haciendo creer, mediante la divulgación de panfletos "conmemorativos", que en aquel intercambio de tiros, nuestro crucero BAP *Almirante Grau* y el cazatorpedero BAP *Teniente Rodríguez* remolcaron hasta el Callao al *Villar* que quedó "gravemente averiado". Versión imaginaria, puesto que el *Grau* en esa fecha se hallaba en el puerto de Salaverry, proveniente del Callao, de donde había zarpado dos días antes, y llegaría recién a Talara el 26 de julio por la noche, y en lo que respecta al *Rodríguez,* había sido dado de baja en Iquitos siete años atrás y se le empleaba como chata de petróleo en el Amazonas. Cabe preguntar si, mintiendo, ¿un país puede fabricar héroes y grandes combates navales que ante la verdad histórica resultan ser como ídolos de barro?.

Retornando a nuestro relato, el *Guise*, el día 26 de julio recibió órdenes para efectuar un bombardeo sobre Puerto Bolívar, el que efectuó a primeras horas de la mañana. Luego, entre el 30 de Julio y el 18 de Setiembre, el *Villar* y el *Guise*, conjuntamente con otras unidades de la Escuadra, continuaron efectuando reconocimientos y patrujalles entre Talara, Zorritos, Puerto Pizarro hasta la boca del Canal de Jambelí, llegando inclusive a cercanías de Puerto Bolívar (3 de agosto). El 29 de setiembre, el *Villar* recibió órdenes de retornar al Callao, zarpando de Puerto Pizarro en

El destructor estoniano *Wambola* que sería adquirido por el Perú y rebautizado *Almirante Villar* durante su carena en Tallín



donde estuvo fondeado desde el 18 de setiembre [16]. Al Callao arribó el 1ro. de octubre, mientras que el *Guise* permaneció en aguas norteñas hasta el 12 de diciembre, fecha en que zarpó de Talara hacia el Callao, arribando allí el 15 del mismo mes.

Luego de la entrada de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, en diciembre de 1941, nuestro país se unió a los países del bando aliado, tras declararle la guerra a los países del llamado "Eje". Por ello y con la finalidad de proteger nuestro litoral norte, área que se había convertido de importancia estratégica por la refinería existente en Talara y que proveía de combustible a buques aliados frecuentemente, ambos destructores, al igual que otros buques de la escuadra, fueron comisionados para realizar patrujalles de guerra en dicha área.

A fines de julio de 1952, se reorganizaron las Fuerzas Navales [17] pasándose a la reserva los cruceros *Grau* y *Bolognesi* y el *Villar* pasó a órdenes de la Escuela Naval para ser utilizado como buque de instrucción. Finalmente el 15 de setiembre de 1954, dado el estado de inoperatividad en que se hallaba, se le declaró inútil para el servicio, siendo dado de baja.

(16) Datos del Diario de Bitácora del BAP *Almirante Villar,* año 1941.
(17) D.S. Nro. 27 del 31 julio de 1952, publicada en O.G. Nro. 22 de la misma fecha.

Con respecto al *Guise,* en enero de 1945 se nombró una comisión para recomendar reparaciones [18], y en mayo del mismo año se autorizaron las mismas. Pero por la antigüedad y el deterioro de los equipos de su planta propulsora, pasó a la inoperatividad y en noviembre de 1947 se autorizó la extracción de materiales que tuvieran utilidad. Luego, en junio de 1949 [19] fue declarado inútil para el servicio, autorizándose su venta en subasta pública. Finalmente el casco fue rematado y comprado por un particular en 225,000 soles [20], siendo trasladado a la isla San Lorenzo, donde se inició su desguace, hundiéndose posteriormente sus restos a 900 mts. del lado sur del muelle N° 1 de la Estación Naval. El último dato del *Guise* data de 1959, cuando se autorizó la extracción de sus restos y del remolcador *Selendón* [21].

(18) R.M. N° 82 de fecha 16 de enero 1945.
(19) R.M. N° 813 del 30 de mayo de 1949, en la que se declaraba inútil el casco, máquinas, calderas e instalaciones para el servicio de la Marina.
(20) R.M. N° 2093 del 15 noviembre de 1949, autorizando la venta por remate del casco del ex BAP *Almirante Guise* al Sr. Miguel Garrido por S/. 225,000.
(21) Con la R.M. N° DC-1795 del 06 de agosto de 1956 se autorizaba al Sr. Eduardo Vilanova extraer los restos de los ex BAP *Almirante Guise* y BAP *Selendón*, hundidos a 900 mts. del lado sur del muelle # 1 de la Estación Naval de San Lorenzo. Posteriormente, con D.S. N° 38 de 110 del mismo mes, se dispuso que las utilidades de la extracción de los restos del *Almirante Guise,* de los vapores *Amazonas* y *Tumbes* así como del ex *Selendón*, fueran entregadas al Servicio de Bienestar de la Marina

BIBLIOGRAFIA

Basadre, Jorge: *Historia de la República del Perú 1822-1833*, tomo XIV, Ed. Universitaria Lima, 1969.
Camino, Jorge: "La Marina de Guerra en el Conflicto Peruano-Ecuatoriano de 1941",en Revista de Marina, Julio-Agosto, 1979, Vol. 363 Nro. 1.
Ortiz S., Jorge: *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)*. Escuela Naval del Perú, Callao, 1981.
Scheina L. Robert: *Iberoamérica : Una Historia Naval 1810-1987.* Ed. San Martín, Madrid, 1991.
Pizarro, Tomás: "El viaje de las dotaciones hasta TALLIN y de la división de Destroyers hasta Iquitos, 8 de Julio de 1933-21 Set. 1934-Río Amazonas". Documento copia de original. Biblioteca del IEHMP.
Ugarteche, Pedro: "Para la Historia Marítima del Perú. La adquisiciónde los cruceros Guise y Villar". Artículo publicado en el Comercio, Lima, 21 de Marzo 1968.
Valdizán Gamio, José: "Jambelí: breve estudio histórico" en Revista de Marina Enero - Abril 1985 vol 374, Nro. 1.