Un testimonio de vida

La Escuela Naval que me formó 1927 - 1932

Federico Salmón de la Jara

Extracto del artículo preparado para el Libro Homenaje del Dr. José Antonio del Busto Duthurburu, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005

Esta historia es la mía, pero es también la historia de cientos de Oficiales de la Marina de Guerra del Perú egresados de la Escuela Naval del Perú. Corría el año 1927, el Presidente Augusto B. Leguía gobernaba el país desde 1919, y por la Ley No. 4003 del 13 de octubre del mismo año se había constituido el Ministerio de Marina[1], separándolo del anterior Ministerio de Guerra y Marina, antigua organización que indudablemente situaba a nuestra Armada en condiciones de dependencia del Ejército, pues era mayormente a los generales a quienes se nombraban para este Ministerio. Sin embargo, el propio Presidente Leguía designó en varias ocasiones a políticos civiles de su partido para el despacho de esta cartera con el fin de mantener el principio de sujeción de las fuerzas armadas al poder civil.

Uno de los actos más importantes del Presidente Leguía fue la contratación de la Misión Naval Americana. El Congreso, por ley Nº 4435 promulgada el 5 de junio de 1920, aprobó un acuerdo firmado entre Estados Unidos y el Perú para el establecimiento de una Misión Naval. No se redactó un contrato formal que estipulara las pautas para la Misión misma, pero sí se efectuaron contratos individuales con cada uno de los miembros de la Misión, la cual estuvo constituida por Jefes y Oficiales superiores de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de América, quienes asumieron los más altos puestos tanto en tierra como a bordo y aun la Comandancia General de la Escuadra. Esta disposición bien pudo haber suscitado el descontento entre el personal naval superior, como había sucedido años atrás cuando John Tucker, Oficial Superior de la Marina americana, fue incorporado a la Armada Peruana con el rango de Contralmirante para ejercer el mando como jefe de la Escuadra peruana. Pero la oficialidad naval comprendió la conveniencia de tal decisión, por el retraso en que se encontraba nuestra Marina en relación con las otras marinas del continente.

A partir de este momento, la institución naval dio un decisivo paso hacia la modernidad, incorporando nuevos reglamentos, directivas y sistemas de Estado Mayor. Se creó la Escuela Superior de Guerra Naval; la Escuela de Aspirantes para los marineros; se dio inicio a los Cruceros de Verano, que comprendían navegaciones a lo largo del litoral y aun hasta el golfo de Panamá, en Balboa, en los casos en que tenía que realizarse la carena de los buques, pues entonces no se contaba con el Dique Seco ni con el Arsenal, hoy Base Naval del Callao. La oficialidad, así como el personal subalterno logró un importante y ostensible progreso en profesionalismo y práctica en el mar. En el verano de 1930, la Escuadra, con los dos cruceros y los cuatro submarinos, realizó una memorable travesía con destino al puerto de Valparaíso, Chile, un viaje que hubiera resultado inimaginable hasta antes de la firma del Tratado de 1929. Esta significativa visita originó gran revuelo en el vecino país donde las autoridades y la ciudadanía en pleno del puerto no dudaron en brindarle un caluroso recibimiento.

1 *El Capitán de Navío D. Juan Manuel Ontaneda fue nombrado Ministro de Marina.*

La Escuela que me recibió en 1927, como institución académica, estaba organizada en departamentos ejecutivos y académicos que tenían a su cargo la preparación de los planes de trabajo para el año académico. Los reglamentos eran similares a los de la Academia Naval de Annapolis, EE.UU., así como el programa curricular que comprendía, en general, los mismos temas y aspectos profesionales que en aquélla. Por iniciativa del director Davy, los libros de texto y la bibliografía profesional más actualizada fueron traducidos al español y reproducidos a mimeógrafo e imprenta de tal manera que nuestros Guardiamarinas contaban con la rica y moderna información que se publicaba para la Academia americana. Se estimaba que la Escuela Naval del Perú era la única en su género en el mundo hispanohablante que contaba con una colección semejante de textos profesionales, académicos.

La carrera duraba seis años y estaba concebida en los mismos términos que la Academia Naval de Annapolis, EE.UU., lo que significaba que seguían los métodos y currículo de aquélla. Se brindaba una estricta formación profesional y además se entrenaba a los Cadetes Navales para las tareas de cubierta e instalaciones de ingeniería. Al término de los estudios, los graduados estaban aptos para desempeñar el servicio, bien de comando o de ingeniería. Su rigor académico le dio una gran prestancia y fue considerada en su tiempo como la mejor de América Latina.

Sobre el sistema de enseñanza, don Jorge Basadre señalaba que, con la metodología académica de la Misión Naval Americana se infundió a la Escuela una tendencia práctica, en contraste con la teórica de la Misión Naval Francesa. Juan Manuel Castro Hart, compañero de promoción y entrañable amigo, dio fe de este hecho:

"... en el segundo año, se empezaba a instituir profesionalmente el sistema de instrucción; en la Escuela era el llamado sistema inteligente... [antes] los franceses le daban mucho vuelo imaginativo al intelecto, su sistema de enseñanza era un sistema intelectual, mientras que la Misión Naval Americana... el sistema inteligente hacía reposar todo esfuerzo en el alumno y ubicaba al instructor como un guía [dejando en libertad la iniciativa personal]".

La Escuela vivía tiempos de modernidad. En 1928 se había instalado el servicio de time-ball para todos los buques surtos en el puerto del Callao, y más adelante, se extendió a toda la república. La señal horaria se recibía directamente desde Annapolis, EE.UU.

Charles Gordon Davy, educador y forjador de hombres

La Escuela Naval del Perú, bajo la dirección de ese extraordinario líder, el Capitán de Navío (USN) Charles Gordon Davy, se trasformó y modernizó durante el corto período de 1921 a 1930, no sólo porque se instauraron las técnicas y sistemas de la Academia Naval de Annapolis, sino por el influjo de la mística que supo inspirar en los Cadetes. Se creó el Cuerpo Único de Oficiales reemplazando el sistema antiguo de Oficiales de Cubierta y de Ingeniería, que en el caso de estos últimos, hasta entonces debían ser formados profesionalmente en diferentes centros de instrucción en Inglaterra y Estados Unidos de América.



La promoción que ingresó el año 1927.



El Director Charles Gordon Davy y uno de los miembros de la planta orgánica de la Escuela Naval.

El Capitán Davy, graduado en Annapolis en 1906, había servido a bordo de diversos acorazados de la Armada de los Estados Unidos de América. Durante la I Guerra Mundial tuvo el comando de los destroyers *Kimberly* y *Broomy*, integrando las fuerzas antisubmarinas del Almirante Sir Lewis Bayly. Cuando estuvo al mando del *Kimberly*, fue recomendado ante la superioridad por acción distinguida. Al término de la guerra, vino al Perú integrando la Primera Misión Naval Americana, en agosto de 1920. El 9 de febrero de 1921, aún con el grado de Capitán de Fragata, asumió la Dirección de la Escuela Naval, cargo que ocuparía por once fructíferos años. Tenía además a su cargo la Dirección de Comunicaciones Navales cuya oficina estaba también ubicada en la Escuela; allí quedaba la principal estación de radio de la Marina. En 1930, los cambios políticos que sacaron del gobierno al Presidente Leguía motivaron su retorno a los Estados Unidos. Falleció en 1957.

El Capitán de Navío Charles Gordon Davy fue el Director inolvidable hasta nuestro 4to. Año, en 1930, en que se produjo la revolución del Comandante Luis M. Sánchez Cerro. Vino entonces un período negativo tanto para la Marina como para los otros institutos armados. En la Escuela Naval, la consecuencia inmediata fue la partida de Davy.

Mi paso por la Escuela está marcado por la carismática personalidad de Davy. Viene a mi memoria su nítida y menuda figura, de esmerado porte militar, recorriendo la Escuela seguido por su ordenanza. Llegaba a su oficina a las 7.50 de la mañana para el izamiento del Pabellón. A las 10, recorría íntegramente el área de la Escuela, en una revista que cubría todas las áreas, observando su funcionamiento en cada uno de sus detalles. Sumamente escrupuloso con el orden y el aseo, solía de vez en cuando hacer su "show personal": con mucho disimulo dejaba caer un papelillo para luego, con gran aparato, recogerlo personalmente a la vista de todos.

Se dirigía a nosotros en perfecto español, cortésmente, cordialmente, aunque, como compensando su estatura, con decidida y enérgica voz, evidenciando su condición de líder nato. Pero era sobre todo su interés humano lo que lo hacía un conductor de hombres. Le gustaba poner de manifiesto que conocía a cada uno de los Cadetes, y siempre nos llamaba por nuestro nombre, sin equivocarse jamás. Se mantenía al tanto de los progresos de cada uno, con la meticulosidad de ver las notas de los noventa Cadetes y poner su visto bueno en cada libreta que se enviaba a los padres.

El Comandante Davy y su esposa Mary vivían en el hermoso chalet especialmente construido para vivienda del Director, ubicado dentro de la misma área de la Escuela, por lo que realmente se podía decir que compartía su vida con el alumnado. Desde que llegó a la Escuela, había emprendido su misión de educador con una decidida voluntad de cambiar la mentalidad del Oficial Naval peruano y de darle un nuevo enfoque a la instrucción en la Marina; para ello había implementado un reglamento que realmente fue un modelo en su tipo. Además, tenía sumo interés de que la Escuela cultivara un estilo de vida que se resumía en el lema de "mens sana in corpore sano", por lo cual incentivaba el amor a los deportes, la higiene personal, la comida sana, el orden.

Recuerdo el último día de su estancia en la Escuela, en 1930, cuando finalmente tuvo que abandonar su cargo. Era un mediodía de la primera semana de setiembre cuando por última vez el Comandante Davy y su esposa, sentados a la puerta de su casa, contemplaban el paso de la compañía de Cadetes desfilando desde las aulas al edificio de los alojamientos. Al verle, los Cadetes no pudieron conservar la compostura, rompieron filas y se acercaron en tropel a ellos. Fue un momento de profunda emotividad, que ha quedado por siempre en nuestra memoria. Y, más tarde, cuando el auto que los llevaba se alejaba de la Escuela, los Cadetes, desde el segundo piso, con las sábanas a modo de pañuelo les dábamos el último adiós desde las ventanas del edificio Nº 2 .

Nunca regresó. Aunque sé que solía decir que jamás le abandonó la nostalgia de los años pasados en

el Perú. Yo tuve la suerte de verle ya en el otoño de su vida. Primero, en 1939, durante una travesía que realizamos a bordo del *Grau* hasta el puerto de San Francisco, y él visitó entonces nuestro buque. Nuevamente, ya en 1956, le vi por última vez cuando acompañé al Ministro de Marina, Almirante Emilio Barrón Sánchez a los Estados Unidos. Acudimos a su residencia en Los Ángeles, California, donde el Almirante Barrón, quien había integrado la primera promoción formada por Davy, le hizo entrega de la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Comendador.

Un año después, en 1957, Charles Gordon Davy murió.

La planta de la Escuela Naval

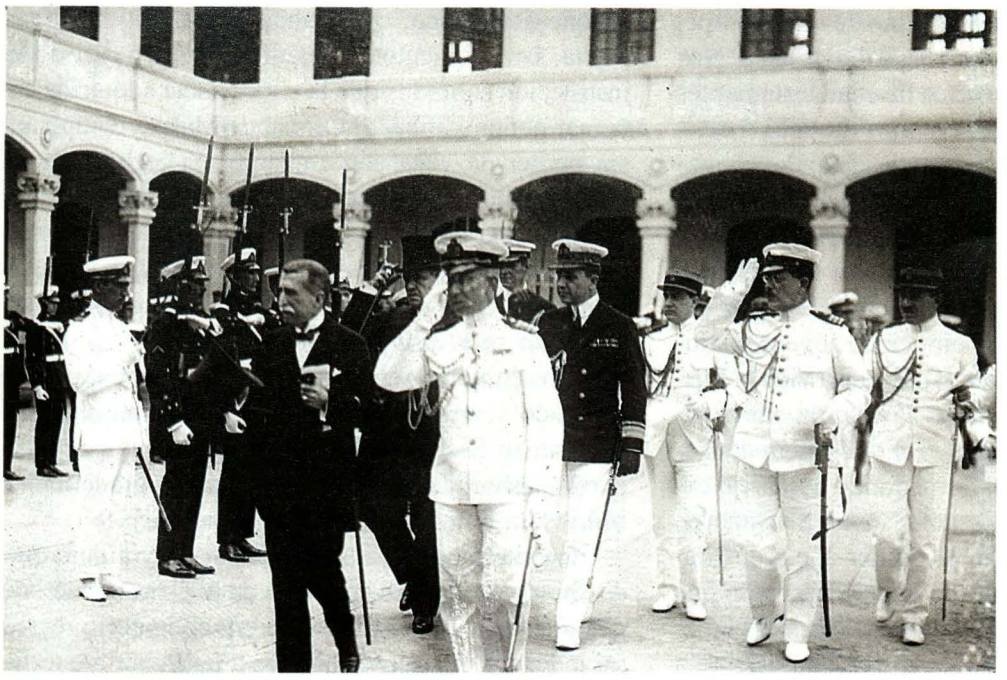
Ya, desde su primer gobierno, el Presidente Leguía había dispuesto la construcción de un local para la Escuela Naval en La Punta en reemplazo del que había funcionado en Bellavista. La ejecución del proyecto se encargó a la firma "José Pardo e hijo" y los trabajos se iniciaron el 16 de febrero de 1912. El 15 de setiembre del mismo año, el Presidente Leguía declaraba inaugurado el edificio. Esa primera obra es la que nosotros conocimos después como el "Edificio Grau", concebido para albergar a doscientos alumnos. Estaba diseñado en forma de una letra "C" cuyos brazos ese abrían en un ángulo de noventa grados. La fachada mostraba en la parte central, entre los dos pisos, una escultura representando la proa de un buque. Empero, la escuela inició sus funciones efectivas recién el 4 de febrero de 1915, bajo la dirección del Capitán de Navío Manuel Ugarte. Ése fue el local que mi promoción encontró a su ingreso en la Escuela Naval en 1927. Para ese entonces, antes de su conclusión definitiva, se vio que era muy reducido para sus fines. En 1917, se le habían anexado construcciones de madera a sus costados para aliviar en algo la estrechez. En estos pabellones se encontraban los talleres de máquinas, mecánica, física y electricidad. La Municipalidad donó un predio colindante, lo que permitió disponer de un terreno para la construcción del chalet para alojamiento del Director.

En la década siguiente, el solitario edificio inicial resultó insuficiente para atender las crecientes necesidades de la Compañía de Cadetes, por lo que se construyeron nuevos edificios y diversas instalaciones que se fueron modernizando con el paso de los años. Así, en mi primer año de Cadete, en 1927 se construyó el edificio "San Martín", que pasó a ser el "Edificio número 2", destinado para alojamiento de Oficiales y Cadetes, el cual pudo ser inaugurado antes de la fecha prevista, señalada para el 1 de marzo de 1928. En el discurso memoria del Comandante Davy el 30 de diciembre de 1927, en ocasión de la inspección anual de la Escuela que realizaba el Presidente de la República, manifestaba que se habían construido ocho pabellones adicionales y se había modificado y reformado todo el plantel original. Se había requerido la expropiación de varios terrenos anegadizos que tuvieron que ser rellenados marcando la expansión de la Escuela en terreno ganado al mar: señalaba que el campo de ejercicios había sido una laguna que se tuvo que rellenar también, como se había hecho también con las calles que rodeaban el terreno original.

En el viejo e inolvidable Patio de Honor, las seis aulas ocupaban la parte baja del edificio, y en el centro la Dirección, Subdirección, Biblioteca y la Prevención. En los altos, segundo piso, los dormitorios, Babor y Estribor, con camas en cada banda, el comedor de Oficiales al centro. El comedor de Cadetes funcionaba en un edificio lateral de un solo piso, con el techo de tijerales y mesas para ocho Cadetes en cada una, integrada por alumnos de diferentes años, presididas por un Cadete de los últimos años. El Oficial de Guardia almorzaba y cenaba en una mesa del fondo y le acompañaban los Cadetes Jefes de la Compañía. El gimnasio estaba en la parte derecha



Desfile de Cadetes frente al Edificio San Martín, llamado también Nº 2, de la Escuela Naval del Perú.



El Presidente don Augusto B. Leguía en visita de inspección anual a la Escuela.

del primer piso y las duchas, unas treinta en cada banda, quedaban al costado del mismo gimnasio. Existían además otras instalaciones que surgieron periféricas al edificio principal dentro de la misma área de la Escuela: la enfermería, que estaba instalada en un chalet prefabricado de madera; la lavandería y el taller de herrería, que habían sido edificados por el personal de la Escuela durante 1925, y el pequeño muelle de madera, que había sido alargado para soportar el tránsito continuo de los Cadetes, cuando desfilábamos muy de mañana para tomar nuestro habitual chapuzón en el mar, así como para las prácticas de remo y vela, deportes que se hacían cada vez más populares entre los Cadetes Navales en franca competencia con los clubes Regatas Unión y Cannotieri.

Mi nueva vida en la Escuela Naval

Tuve el privilegio de vivir esa etapa constructiva de la Escuela. Como todos los años, en marzo de 1927 se llevó a cabo el concurso de admisión de Cadetes para la Escuela Naval. Según la convocatoria, el curso de estudios comprendía un período de seis años a la conclusión del cual los graduados estaban aptos para desempeñar el servicio, bien de comando, o de ingeniería. Para ese año se declararon veinticinco vacantes, número superior al de años anteriores. Nos presentamos trescientos cuarenta y un postulantes, en su mayoría procedentes de los Colegios Recoleta e Inmaculada, así como del viejo y prestigioso Colegio Nacional de Guadalupe. A ellos se sumaron algunos Aspirantes de provincias. Los requisitos estipulaban contar entre 15 años y seis meses y 18 años y seis meses de edad. No se exigía haber terminado un año específico de instrucción, sino simplemente aprobar los exámenes de selección, que eran bastante rigurosos de tal manera que se presentaban muchachos de segundo hasta quinto de media, y el año en que yo me presenté ingresaron inclusive postulantes que venían de la Escuela de Ingenieros. Las materias de los exámenes eran: aritmética, álgebra elemental, geometría plana, elementos de historia general, historia del Perú, elementos de geografía general, geografía del Perú y gramática castellana.

Otro de los requisitos era, además de buena conducta, ser hijo legítimo, condición que no se contemplaba para el ingreso en el Ejército o en la Policía –aún no existía la Fuerza Aérea–. Esto nos mostraba que la Marina ha sido siempre muy conservadora y en cierta forma aspiraba a constituir una elite. La rigurosa selección obedecía al definido propósito de colocar a la Marina peruana entre las mejores de su clase. Se ponía mucho énfasis en que la Escuela estaba dirigida bajo los mismos patrones generales de eficiencia de la Academia Naval Americana. Se había convertido en la mejor institución académica del Perú y se estimaba que no había otra en el mundo hispanoparlante que se le equiparara. La instrucción era gratuita; los Cadetes solamente pagábamos una pequeña cantidad de dinero para los útiles de escritorio. Pero, eso sí, al egresar como Oficiales, no se les daba a los Alféreces ni uniforme ni equipo: todo debía ser pagado por la familia del Oficial, cosa que resultaba un gasto importante teniendo en cuenta de que en esa época se exigían más uniformes de los que actualmente se usan.

Éramos cinco Aspirantes que proveníamos de la Recoleta, entre ellos el inefable "Coloradito", Enri-

que León de la Fuente, pacasmayino de vieja estirpe, marinero cien por ciento y audaz submarinista. Nos conocíamos desde los diez años de edad, estudiantes del mismo colegio y juntos vivimos después inolvidables días a bordo de los viejos *R* viajando a la zona del Canal y a Filadelfia, EE.UU. para el primer cambio de baterías que se les hizo a los submarinos. Los demás de mi promoción venían de los otros colegios, y hubo tres provincianos, todos de Arequipa.

En abril de año 1927, veinticinco jóvenes entusiastas habíamos emprendido una nueva vida al trasponer el umbral de la Escuela Naval; una nueva vida en la que tuvo trascendente rol el Capitán de Navío Charles Gordon Davy, formador de hombres, excepcional Director de la Escuela Naval. Se sumaron cinco Cadetes que repetían el primer año, constituyendo así el más grande grupo para la época, lo que obligó a realizar una extensión de las clásicas carpetas de esos años, mesas largas que daban asiento a unos doce Cadetes, separados por una división a ambos lados. Con nuestro ingreso, el número de Cadetes en la Escuela llegó a ochenta y uno, la cifra máxima que alcanzaba el alumnado hasta esa fecha. Recuerdo que el 4to. Año estaba constituido por tan solo cuatro Cadetes.

El 1 de abril de ese año tuvo lugar, a las 11 a.m., el juramento de los que ingresábamos. A la ceremonia asistieron el Ministro de Marina, Dr. Arturo Rubio, el Jefe de Estado Mayor de Marina, Capitán de Navío Alfredo Graham Howe, toda la plana mayor de la Escuela y las familias de los nuevos Cadetes. Charles Gordon Davy nos dio la bienvenida con un discurso en el que manifestó escuetamente lo que se esperaba de nosotros:

"Dentro de breves instantes ustedes darán el paso más importante que jamás hayan dado hasta el presente momento. Ustedes dejarán de formar parte de los paisanos para entregarse a la Armada Peruana, como una parte integrante de la institución naval del país –la primera línea de la defensa nacional–.

"Ustedes dejarán de pertenecer a sus familias y desde hoy en adelante nos pertenecerán. Hasta el más pequeño detalle de vuestra vida será regulado por nosotros. ... desde ahora ustedes serán hijos de la Nación, destinados a ser educados y entrenados para llegar a ser Oficiales de la Armada Peruana, destinados a una vida de trabajo duro, disciplina férrea, sacrificio voluntario y absoluta veracidad".

Se refirió también a lo que debía ser la misión de la Escuela Naval:

"Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente adoctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritu más bien práctico que académico, con lealtad inalterable hacia su Patria, con cimientos formados, con principios de instrucción sobre los que la experiencia adquirida en la mar podrá edificar al Oficial de Marina completo; sin perder de vista, sin embargo, el hecho de que mentes sanas en cuerpos sanos son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales de los graduados, y que la mayor eficiencia de estas misiones se logrará únicamente si, mediante una disciplina humana, firme y justa, aquellos entran al servicio llevando en sus corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por ésta su Escuela y hogar, y eterna convicción de la responsabilidad que es suya ante el sagrado lema: Mihi Cura Futuri –"Yo cuido el porvenir"–.

Encontramos una Escuela ordenada y pulcra que de ahí en adelante se convirtió en nuestro nuevo hogar, pues aun en días de salida era obligatorio regresar a dormir. El tranvía que iba a La Punta fue testigo de nuestros ires y venires, muchas veces corriéndonos el albur de no alcanzar el último vagón del día.

Además del Director, Captain Davy, con rango de Capitán de Navío para los efectos de su servicio en la Marina peruana, se encontraba el Comandante Subdirector –para el año 1927 ejercía el cargo el Capitán de Fragata Tomás M. Pizarro–, y dieciocho Oficiales asistentes, sin contar al cuerpo médico.

La Compañía de Cadetes estaba constituida por tres secciones al mando del Cadete del 6to. Año, Juan Francisco Torres Matos, prestigioso Almirante, después Comandante General de la Marina, Ministro y copresidente de la República. Su personalidad, carisma y don de mando hicieron de él un ejemplo para quienes iniciábamos nuestra carrera naval. En abril de 1927, al ingreso de nuestra promoción, éramos los únicos Cadetes en la Escuela, pues los integrantes de los otros años se encontraban de vacaciones después que el Crucero de Verano de ese año se extendiera hasta Centroamérica, arribando a los distintos puertos de esos países. El Teniente Primero Víctor M. Ontaneda Menacho fue el Oficial encargado de nuestra formación militar en esos treinta días. Con gran porte militar, de estatura más bien baja, fuerte contextura y recio carácter, cumplió a cabalidad la tarea de trasformarnos de "jóvenes civiles" en Cadetes Navales. Supo imprimir el rigor necesario para tan trascendente cambio. No trepidaba en obligarnos a tomar las posiciones: de saludo al frente, la marcha en formación y, en general, todas las situaciones, utilizando hasta manos y una voz tonante. Realmente llegamos a temerle. Sin embargo, más adelante, en la vida profesional, coincidimos en el servicio a bordo de los submarinos y pudimos cultivar una noble amistad: hasta llegamos a tratarnos de

"tú", situación que años antes me habría parecido impensable. Cosas de la Marina.

La vida cotidiana en la Escuela

La Escuela Naval funcionaba en el local de La Punta y era bastante cómodo para el número de Cadetes que albergaba. Yo recuerdo que cuando estábamos en primer año, el total de alumnos en la Escuela no llegaba a noventa.

Los Cadetes llevábamos una vida muy sana: nos levantábamos a un cuarto para las seis de la mañana con el toque de corneta, y era la hora para los ejercicios, y luego al mar obligatoriamente –tanto en verano como en invierno– después pasábamos a la ducha.

El sábado por la mañana el Comandante Director realizaba la revista de inspección y terminaban las labores de la semana. La salida era a las cuatro de la tarde, para regresar el mismo día sábado a las diez y media de la noche. Los domingos se salía después de la misa, a las diez de la mañana, para regresar a las seis de la tarde, de tal manera que los Cadetes no dormían jamás en sus casas, excepto una vez por año en Navidad. Las clases terminaban después de los exámenes de diciembre, y el 1 de enero o el 2, se iniciaba el Crucero de Verano que comprendía tres meses, de enero a marzo. Abril era mes de vacaciones excepto para los desaprobados, que debían prepararse en la Escuela para los exámenes de aplazados. No se podía repetir más de un año: si uno repetía el primero o el segundo año, ya estaba en peligro de ser expulsado, y hubo casos de Cadetes que, a punto de culminar la carrera y que tenían en su haber un año repitente, fracasaron en el quinto año.

Para los alumnos de quinto y sexto año, el día sábado había un embarque a bordo del B.A.P. *Teniente Rodríguez* para las prácticas marineras. Salíamos por cinco o seis horas, generalmente desde las ocho de la mañana hasta las dos o tres de la tarde. Era una jornada muy dura porque se trataba de un buque de bajo desplazamiento que se movía muchísimo y tenía muy poca estabilidad. Era un buque francés en la versión de la época, era un cazatorpedero, buque bastante rápido para los de entonces. Era, además, una nave emblemática, pues había sido el primer buque de guerra que pasó el Canal de Panamá el año 1914 en su viaje de Francia a Perú cuando venía para incorporarse a la Escuadra peruana. Había arribado a la boca del Amazonas (Belem do Pará) y de allí se dirigió a Panamá para pasar a la costa del Pacífico. Las autoridades del Canal le adjudicaron como premio la liberación del pago del derecho de tránsito siempre que tuviera que pasar por el Canal. Y es el único caso que se conoce a este respecto. Bueno, el *Rodríguez* era un pequeño buque (500 toneladas de desplazamiento y cerca de 30 nudos de velocidad) a carbón, de manera que la faena a bordo era realmente muy pesada, pues los Cadetes teníamos que alimentar las calderas, trabajo muy duro, fuerte, que, a no dudarlo, contribuyó a formarnos el carácter.

Los deportes

Hacíamos honor al lema "mens sana in corpore sano" con una intensa práctica de los deportes y el atletismo. Muy pronto se hizo tradición la competencia deportiva con la Escuela Militar de Chorrillos, con la cual había una rivalidad muy marcada, sobre todo porque de alguna manera los chorrillanos se resentían porque a los Cadetes Navales se les consideraba una elite. Los torneos de fútbol eran el pretexto para que las barras de uno y otro lado dieran rienda suelta a su ingenio en contrapunto, así como también para soltar toda la bilis guardada.

Se practicaban los deportes acuáticos, la boga en falúa y en bote; la vela; asimismo, la natación, el waterpolo y saltos ornamentales. El fútbol, el béisbol y el básquet daban muchos lauros a la Escuela. Y, en atletismo, la YMCA, la Universidad de San Marcos y la Asociación Social de la Juventud (ASJ) nos disputaban los premios en los campeonatos de Fiestas Patrias. Cuando yo ingresé, el Cadete Pedro Gálvez, de la promoción de 1923, defendía sin rivales cercanos, el pabellón de la Escuela Naval en las pruebas



Equipo de básquet de la Escuela Naval del Perú.

de atletismo. En el Campeonato Sudamericano de Atletismo en Lima, en1929, estableció el récord sudamericano para la prueba de 400 metros con vallas, al poner un tiempo de 55 segundos 1/5, marca que ha permanecido imbatible.

Me viene al recuerdo el "Chato" Raygada, inventor del "fulbito". El Cadete de sexto año, Julio Abel Raygada de la Carrera, padre del connotado Almirante y buen amigo, Julio Abel Raygada García, era verdaderamente "chato", hombre de gran personalidad que derrochaba simpatía, gracia y buen humor. Aún me parece verlo entrando en el gimnasio para formar los dos equipos, cinco por lado. Indubitablemente, yo era uno de sus seleccionados. Y ahí empezaba lo bueno, porque nos trenzábamos en tremendo juego en el que llovían golpes y patadas, que él, en su condición de Capitán, nos propinaba a su gusto, gritando a todo pulmón para animar a su equipo.

Dentro del plan de reorganización de la Escuela, desempeñaban un rol principalísimo los deportes y el atletismo. Don Jorge Basadre en su Historia de la República del Perú, le reconoce al Comandante Davy el haber contribuido "en forma descollante a la divulgación de los deportes". El Almirante Jorge Parra del Riego expresa al respecto, que no solo fue uno de los logros más significativos de la Misión Naval el introducir los deportes en forma intensiva en la Escuela, sino que su influencia se extendió en forma excepcional entre la juventud peruana.

Los Cruceros de Verano

Los Cruceros de Verano se realizaban de enero a abril. Se recibía a bordo de las diferentes unidades de superficie y de submarinos a grupos de Cadetes bajo la dirección de un instructor de la planta orgánica de la Escuela Naval. Se efectuaban a lo largo del litoral y muchas veces llegaba hasta Panamá, a bordo de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* y los sumergibles *R-1* y *R-2*. La última etapa del Crucero de 1930, en el mes de marzo, comprendió la visita de las divisiones de cruceros y submarinos al puerto de Valparaíso, de gran significación en nuestra tradición naval y para la vida de los dos vecinos países, pues era el primer acercamiento entre ambos pueblos desde la finalización de la Guerra del Pacífico.

Si bien no se contaba entonces ni tampoco ahora con un Buque Escuela, la práctica en los buques era intensiva y nos ayudaba a formarnos como "hombres de mar". Eran en total, durante los seis años de vida académica, cinco cruceros intensivos en la Escuadra. Durante el transcurso de estos cruceros, se efectuaban cambios de Cadetes entre los dos cruceros y los submarinos. Allí nos hicimos "marineros", pues practicábamos junto al personal subalterno en todas las actividades de cubierta, manejo marinero, máquinas de propulsión y compartimentos de calderas; asimismo, maniobras tácticas, ejercicios en la mar, ejercicios de inmersión y ejercicios de tiro.

Sobre el Motín de los marineros

La Escuela Naval había tenido durante el gobierno de Leguía, un nivel de excelencia que, desgraciadamente, se vio menoscabado después del golpe de estado de 1930. Se sucedieron varios directores en el cargo en esa etapa difícil del gobierno de Sánchez Cerro con la presencia del Apra en el escenario político. Como es tradición en la Marina, la Escuela se había mantenido apartada de la política, pero no pudo escapar a los funestos acontecimientos que vivía el país, agravados por las consecuencias económicas del crac de 1929. Respecto del Motín de los marineros del 18 de abril de 1932, me permito hacer un recuento de los antecedentes, tal como pude yo percibirlos. El año anterior se había inaugurado la Escuela de Aprendices Navales, -hoy Escuela Técnica, CITEN- y en el llamamiento se pidió jóvenes con instrucción avanzada, por lo que ingresaron muchachos de muy buen nivel, muchos de los cuales habían postulado antes con nosotros a la Escuela Naval. Como aprendices, llevaban una vida muy cercana a nosotros los Cadetes, pues al ser la Escuela bastante reducida, compartíamos los mismos espacios tanto en la rutina diaria como en los deportes, y otro tanto en las prácticas marineras; además, muchos de ellos eran amigos nuestros. Yo diría que uno de los sustentos de la revolución fue que en el cuerpo de aprendices se encontró un grupo muy fácil de influenciar, quizá porque en el fondo estos muchachos se sentían defraudados, relegados a otro nivel, y esta susceptibilidad fue muy bien explotada por los apristas. Cuando a finales de ese año, el crucero *Bolognesi* realizó el crucero de verano a Panamá y el buque tuvo que quedarse más de dos meses para efectuar reparaciones. Un gran número de dirigentes apristas que casualmente se encontraba ahí tuvieron la oportunidad de establecer contacto con los aprendices navales y aprovecharon para adoctrinarlos muy bien, atizando resentimientos. Cuando se produjo el motín, los cabecillas resultaron ser, en su mayoría, alumnos de la Escuela de Aprendices. Esto nos afectó muchísimo, pues se trataba de muchachos muy allegados a nosotros. El Comandante Gálvez, a la sazón Director de la Escuela, hizo referencia a los sucesos en su memoria anual: "Es de lamentar que a principios del año académico sufriera esta Escuela perturbaciones en su funcionamiento como consecuencia de la propaganda antipatriótica –se refería a

propaganda aprista– que con tanta actividad trató de infiltrarse para sobornar a algunos elementos del personal subalterno, razón por la que el Ministerio de Marina se vio en el caso de intervenir en forma radical". Empero, aún quedaban rezagos de la indisciplina, pues, en setiembre, cuando asumió la Dirección, encontró marineros soliviantados que fueron dados de baja y entregados a la autoridad policial.

La graduación

Los Cadetes se graduaban de Alféreces de Fragata en una ceremonia muy lucida como es tradición hasta la fecha. Los 16 Cadetes que nos graduamos en diciembre de 1932 recibimos del Presidente de la República, General Luis M. Sánchez Cerro, el diploma que confirmaba nuestra aptitud para obtener los despachos de Alféreces.

Como todos los que egresaban de la Escuela, fuimos destinados al *Grau* y al *Bolognesi*, pues en los cruceros la vida militar era más dura y se ejercía un control mucho más estricto. Así, el Oficial empezaba su formación y disciplina naval desde muy joven y enriquecía tempranamente su experiencia marinera.

Al incorporarnos a la vida profesional, habíamos emprendido una nueva travesía. Íbamos premunidos de los más altos ideales de servicio a la Marina y a la Nación, fortalecidos con la moral y el espíritu de cuerpo y un profundo sentido del honor inspirados en la figura paradigmática de Grau y de los marinos que nos antecedieron en la historia.

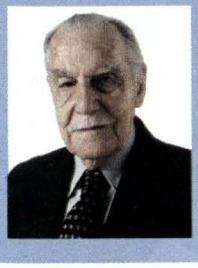
He aquí mi testimonio: Ésta es la Escuela Naval que me formó. Entonces, como ahora, es una verdadera escuela de formación de caballeros dignos, de profesionales aptos para desempeñarse en cualquier puesto a bordo de un buque; de ciudadanos responsables ante la patria. No creo equivocarme al decir que la Escuela Naval del Perú es unánimemente reconocida como una institución ejemplar en el escenario nacional, y que su presencia ha sido el faro que alumbró la ruta de la juventud peruana que con paso firme avanzó en el decurso del siglo XX. ⚓

Bibliografía

- *Basadre, Jorge.* Historia de la República del Perú. *6ª. ed. aum. y corr. Lima, ed. Universitaria, 1968-70. t. XII y XIII.*
- *Casaretto Alvarado, Fernando.* Alma Mater: Historia y evolución de la Escuela Naval del Perú. *Imprenta de la Marina de Guerra. Lima, 1999.*
- Clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú. *Revista de Marina, Nº 1 (enero-febrero, 1933), p 139-145.*
- Ingreso de nuevos cadetes a la Escuela Naval del Perú. *Revista de Marina, Nº 2 (marzo-abril, 1927), p. 252-257.*
- Inspección del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval del Perú. *Revista de Marina, Nº 6 (nov.- dic., 1927), p. 821-829.*
- *Ortiz Sotelo, Jorge.* Escuela Naval del Perú: Historia ilustrada. *La Punta, Callao, 1981.*

Documentos

- *U.S Naval Mission to Peru.* Historical record of U.S. naval mission to Peru. 1920-1934.
- *Castro Hart, Juan Manuel. Lima, 8 de octubre de 1983. En: Archivo Oral del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.*



Federico Salmón de la Jara (Ayacucho, 1911)

Contralmirante en retiro. Se graduó como Alférez de Fragata en enero de 1933. Calificado en Submarinos (1936). En 1948, viajó a Sevilla comandando la fragata Gálvez *para representar a la Marina peruana en la celebración del VII Centenario de la Marina de Castilla.En 1953, Comandante de la División de Submarinos tipo* Sierra, Lobo y Tiburón, *los cuales condujo al Callao desde Groton, EE.UU. En 1959, comisionado para la recepción y reacondicionamiento del B.A.P. Grau, ex HMS New Foundland. En 1963, Presidente de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. En 1973, Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, del que es en la actualidad Presidente Honorario Vitalicio. Es miembro del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad Católica y de la Academia Nacional de Historia.*

Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Autoridad Marítima Nacional

Garantizamos la seguridad en el desarrollo de las actividades acuáticas

Jr. Constitución 150, Plaza Grau, Callao. Telf.: 429-7278
Página web: www.dicapi.mil.pe

