El Vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú

Juan Carlos Llosa Pazos



Vicealmirante Roque Saldías Maninat,
(1892-1974)
Constructor de la Marina de Guerra moderna

"Su lealtad y devoción por la carrera es su mayor virtud"
Contralmirante Carlos Rotalde del Valle, Jefe de Estado Mayor General de Marina, julio de 1941.

"Las pasiones son los vientos que inflan las velas del navío. Algunas veces le hacen hundirse, pero sin ellas no podría navegar"
Voltaire

"En el fondo de un buen gobernante debe haber siempre el hombre de gabinete para acercarse al estadista, ya que los problemas se resuelven con la estadística, el cuadro comparativo, la compulsa de datos y el consejo de los expertos... Un prestigioso político decía que el hombre de estado debe tener como primera condición el conocimiento de la historia nacional. Sin una comprensión clara de la historia patria, de sus matices y sus características, no puede haber un estadista. Se requiere también el conocimiento de los hombres".
Tomado de "Radiografía de la Política Peruana", de Carlos Miró Quesada Laos, Pág. 116, Lima 1959.

Introducción

En la historia del Perú republicano, y en particular en la vida de sus instituciones más significativas, han existido momentos que dieron especial realce a sus trayectorias enriqueciéndolas con valores y tradiciones que se han conservado intactas por generaciones. Uno de estos espacios de tiempo, en el caso de la Marina de Guerra del Perú, fundada a inicios de la República por el Vicealmirante de origen escocés Martín Jorge Guise, lo constituye la Guerra del Pacífico, acontecimiento medular de nuestra historiografía, en la cual la Institución Naval alcanzó el cenit de su sacrificio y la coronación de su gloria.

La exitosa campaña naval del Almirante Miguel Grau, su inmolación en Punta Angamos, junto con sus subordinados, y las legendarias hazañas del monitor *Huáscar* constituyen la piedra angular de un prestigio que ha dado a la Marina de Guerra un lugar preferencial en la sociedad peruana, a pesar de los acontecimientos políticos de fines del siglo pasado, que no consiguieron en nada manchar su buen nombre, a pesar de que algunos pocos, de espíritu cobarde y traidor, se propusieron lograrlo.

La Marina del 79 dio, a los peruanos de entonces y a las generaciones que los sucedieron, el consuelo de conocer de cerca el éxito en determinado momento de la contienda. La conciencia nacional de entonces tuvo la certeza de que la derrota se debió princi-

palmente a la improvisación, a la irresponsabilidad y a la miseria humana de quienes tuvieron la responsabilidad de evitar la tragedia que no lo hicieron y no de quienes que salieron al frente, aquellos hombres que dejaron familia y hogar para defender a su Nación, una nación –que aunque todavía sin consolidarse–, encontró en muchos de sus defensores hombres capaces de ganar batallas en medio de la adversidad, sin más aliciente que su patriotismo, y que arriesgaron, y en muchos casos perdieron la vida en nombre de un país inmaduro y disoluto.

Sin embargo, la guerra pasó y hubo pues que levantar una nación, como se ha afirmado muchas veces, incompleta. La memoria de Grau, de Bolognesi y tantos otros héroes civiles y militares, habrían de servir para llevar con entereza la derrota y sus consecuencias. Las instituciones debían seguir funcionando más por los vivos que por los venerables recuerdos de sus muertos.

Trascurrirían varias décadas para que la Armada del Perú se recuperara de la pérdida del poder naval que tuvo su apogeo en tiempos de Castilla. Este resurgimiento se iniciaría con la llegada de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* y se iría acentuando con la adquisición de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, y con el arribo al país de la Misión Naval Norteamericana, acontecimientos que representaron algunos de los hitos más importantes de la historia naval de la primera mitad del siglo XX. Evidentemente, el reclutamiento y capacitación del elemento humano sería decisivo para la reconstrucción del poder naval de la nación.

En efecto, a principios de aquel siglo, ingresaron a filas de la Institución Naval, jóvenes que integrarían la primera generación de la posguerra, así llamada por el distinguido historiador naval Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado.[1] Estos jóvenes, formados bajo la influencia de la Misión Naval Francesa que llegó al Perú en 1907 y estuvo en el país unos pocos años, jugarían un papel preponderante en la reconstrucción de la Marina durante las décadas de los treinta, cuarenta y cincuenta del siglo pasado.

De esta generación destacaron los Almirantes Carlos Rotalde, Tomás Pizarro, Héctor Mercado, Alejandro Vinces, Federico Díaz Dulanto y Roque Saldías Maninat. De todos ellos, este último personaje, a quien nos referiremos en adelante, a mi juicio destacó sobre los demás, por su energía, dinamismo y por su esclarecida visión de lo que debía hacerse para contar con una Marina de Guerra moderna, la mejor de la región. Para alcanzar ese objetivo, el Almirante Saldías trabajó sin descanso gran parte de su vida logrando, con el concurso de competentes oficiales de Marina de su tiempo, impulsar el desarrollo profesional y tecnológico de la institución. Su biografía es otro de los buenos ejemplos a seguir, por los marinos de hoy.

El período de Saldías al frente del Ministerio de Marina durante el gobierno del General Odría, al cual nos referiremos detalladamente más adelante, es otro de los faros del derrotero de la trayectoria institucional de la Marina. Gracias a su tenacidad, Saldías contribuyó a darle cuerpo a la modernización de la Marina, haciéndola sostenida por décadas y estableciendo las bases que permitieron la recuperación del sitial que había alcanzado la Institución Naval hasta antes de la Guerra del Pacífico.

A pesar de contar con los recursos necesarios, debido a la favorable situación económica del Perú de los años cincuenta, beneficiada por la demanda de materias primas por Estados Unidos y Europa, luego de la Segunda Guerra Mundial, y además de las buenas relaciones que se mantenían con la Armada Estadounidense por intermedio de la Misión Naval que la gran potencia emergente mantenía en el Perú, la Marina de Guerra del Perú requería de un líder eficiente con profundo amor por la Institución y por la profesión. Se requería de un hombre con el carácter necesario para imponer todas las medidas que debían impulsar la construcción de una Marina moderna, sobre el terreno que había labrado la Misión Naval Norteamericana, y principalmente para levantar la moral de sus miembros, muy afectada por las consecuencias de la revolución de octubre de 1948 que tuvo su foco en las unidades de la Escuadra.

El Perú de ese momento, aunque probablemente sin siquiera sospecharlo, encontró en Roque Saldías al hombre que se necesitaba para esa tarea, al líder honesto que debía de superar largamente lo que hasta ahora se había logrado, al marino que debía incrementar la reputación de una Institución que le pertenecía a toda la sociedad peruana y que le había servido por generaciones con lealtad y valentía. El Vicealmirante Roque Saldías Maninat se convirtió, en mi opinión, por sus cualidades personales más que por los recursos que supo obtener, en el Constructor de la Marina de Guerra Moderna. Permítanme acercarlos al contorno de su biografía y al papel que desempeñó como marino de guerra y como hombre público.

---

1 *Romero Pintado, Fernando. Capitán de Fragata e Historiador Naval.* La primera generación de la posguerra. *En Revista de Marina N° 3 May-Jun 1985.*

Los primeros tiempos

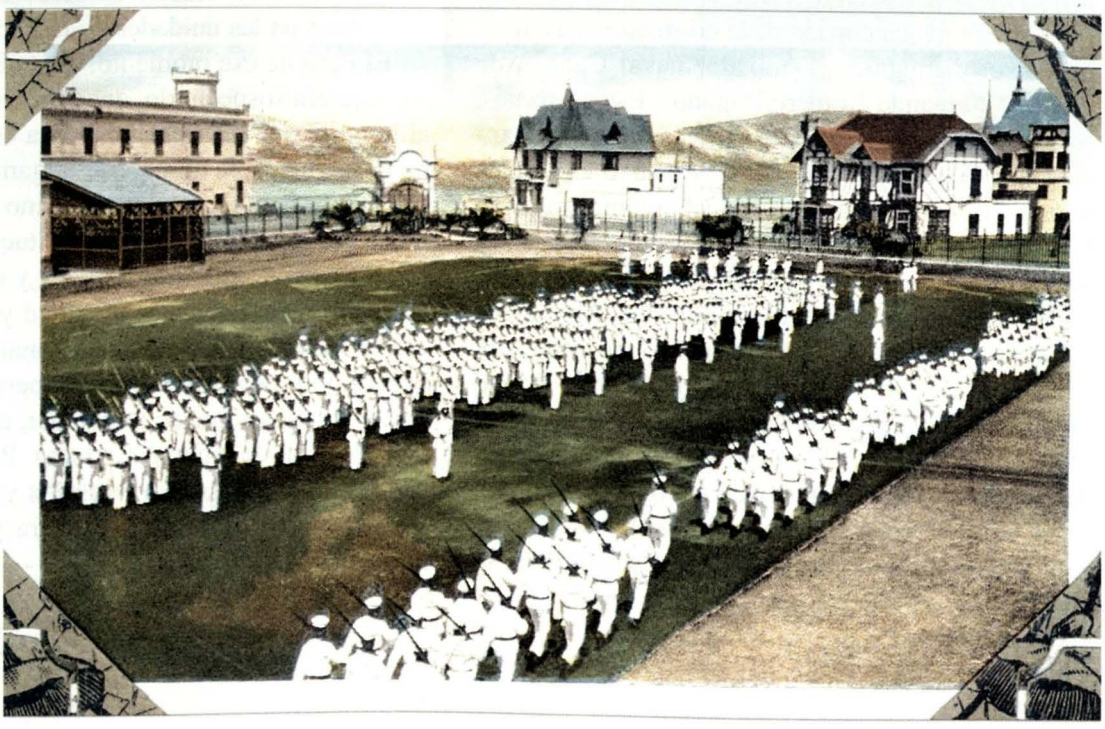
Derrotada el grueso de la Escuadra Nacional en la campaña naval del 79, algunas unidades navales siguieron operando independientemente en misiones ya de poca relevancia en la balanza de los acontecimientos. Una de éstas, el monitor *Manco Cápac*, unidad de superficie diseñada para maniobrar en aguas fluviales o lacustres de escaso valor militar y de limitado performance, participó en la batalla de Arica el 7 de junio de 1880. Terminada la batalla y echado a pique el monitor, por su dotación, ésta fue tomada prisionera, encontrándose entre los capturados por el enemigo el entonces Teniente Segundo Eulogio Saldías Peña. Repatriado desde San Bernardo, Chile, en agosto de 1881, el Teniente Saldías abandonó el país pocos meses después, burlando la vigilancia del invasor quien le había exigido al joven Oficial, como a muchos otros, que diese su palabra de honor para no volver a tomar las armas contra Chile, a lo que Eulogio Saldías se negó.

Hallándose en Panamá, el Teniente Saldías contrajo matrimonio, en septiembre de 1886, con Clotilde Maninat, con quien se trasladó poco después a Venezuela. En Valencia, Venezuela, el 5 de mayo de 1992 nació don Roque Saldías Maninat, hijo, como se ha indicado, del Capitán de Navío Eulogio Saldías Peña, veterano de la Guerra del Pacífico y de Clotilde Maninat de Saldías.

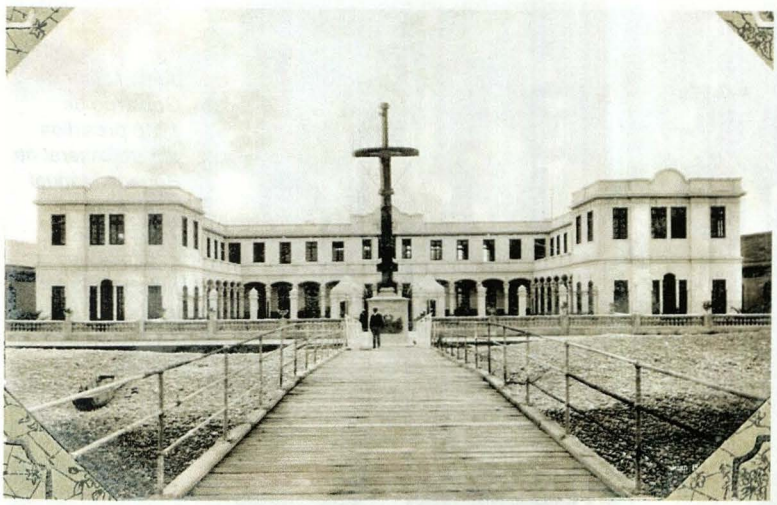
Roque Augusto Saldías Maninat inició su carrera al ingresar como alumno el 4 de marzo de 1908 en la Escuela Naval del Perú que, por aquella época, funcionaba a bordo del transporte *Iquitos*. Al cabo de cuatro años de estudios en el Alma Mater de la Armada, el 8 de enero de 1912 se le otorgó al Aspirante de Marina, Roque Saldías Maninat, el título de Guardiamarina, después de haber ocupado el segundo lugar en orden de mérito entre sus compañeros de promoción, que para ese entonces eran un total de nueve, de los diecisiete que habían ingresado en marzo de 1908.

Semanas después, el Guardiamarina Saldías es enviado a Francia como integrante de la dotación del crucero francés *Dupuy de Lome*, adquirido por el gobierno peruano con el nombre de *Comandante Aguirre*. Esta adquisición quedó frustrada por cuestiones políticas, razón por la que el primer *Aguirre* jamás tocaría nuestras costas bajo pabellón peruano. Dos años después, en 1914, regresa a Perú la comisión, y entre ellos Saldías, quien al año siguiente es ascendido a la clase de Alférez de Fragata. En los años subsiguientes Roque Saldías prestó servicios en los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, en la Capitanía de Paita, en la Estación de Sumergibles, en la Escuela Naval y se desempeñó como ayudante del Jefe de la Misión Norteamericana, llegando inclusive a servir en la Marina Mercante Nacional.

Con la instauración del período que se ha denominado el Oncenio de Leguía, la Marina de Guerra del Perú ingresó en uno de sus periodos de reestructuración más trascendentes, el mismo que fue liderado en primera instancia por el Contralmirante Juan Manuel Ontaneda Vallejo, primer Ministro de Marina de nuestra historia naval. Entre las medidas que adoptó el gobierno de Leguía, en el ámbito naval, destaca la



Edificio de Cadetes y ejercicios militares en la explanada de la Escuela.



Escuela Naval en tiempos en que Roque Saldías era Oficial Subalterno.



Capitán de Navío Roque Saldías, Ministro de Salud Pública y Ministro de Marina durante el gobierno del Mariscal Óscar R. Benavides.

contratación de una Misión Naval norteamericana a quien se le dio la tarea de reorganizar la Marina.

La Marina peruana, tal vez como ninguna otra institución del país, fue dirigida durante diez años por marinos estadounidenses con responsabilidad y acierto, etapa en la que se impusieron cambios y maneras de pensar que hoy forman parte de nuestra tan valorada tradición naval. Empero, esta política no estuvo exenta de críticas y acusaciones dentro y fuera de la Institución, por quienes en contra de la intervención extranjera en asuntos de Defensa Nacional. Como fuere, esa Defensa Nacional se vio fortalecida con la mejora sustancial del servicio de la Armada. No me cabe la menor duda de que si el resto de entidades públicas hubiesen contado desde esos años en los que la modernización tecnológica del mundo crecía a ritmos galopantes, con administraciones como la que se aplicó en la Marina de Guerra, los servicios que hoy el Estado está en obligación de brindar, serían muy superiores.

Es bajo la influencia estadounidense, que Roque Saldías llevó a cabo una obra sumamente provechosa para la Marina y para el país, tal como lo señala Fernando Romero Pintado. Saldías siendo un conservador –más aun un marino-político notablemente conservador–, es decir una persona escéptica del cambio, no su detractora *per se*, supo combinar la necesidad de innovar tecnología con la preservación de los valores fundacionales de la profesión y de las tradiciones más antiguas y arraigadas de la institución.

Durante este período, que abarca desde 1920 hasta la caída de Leguía, el joven Saldías recoge las experiencias de sus jefes de nacionalidad estadounidense para posteriormente volcarlas principalmente en su gestión como Director de la Escuela Naval y en la tarea oportuna de la que fuera Ministro de Marina en tres oportunidades. De aquella época, el futuro Vicealmirante supo ganarse el reconocimiento de sus superiores tanto de los nacionales como de los estadounidenses. Ya en 1924 se podía apreciar este reconocimiento que figura en su foja de notas y conceptos. Por aquel entonces prestaba servicios en la Dirección de Administración, como Oficial del Material, y su Director consideraba que el Teniente Primero Saldías era un Oficial excepcional que poseía todas las condiciones necesarias para triunfar.[2]

Poco tiempo después, ya ascendido a Capitán de Corbeta, se desempeñaría como Jefe de Administración de la Comandancia General de la Escuadra. Su Comandante General, el marino estadounidense Capitán de Navío John Strong Abbott, se expresó del comandante Saldías en su foja de notas en los siguientes términos: "No hay Oficial en la Marina de mejor habilidad, lealtad, ni integridad. Él tiene todas las cualidades de un buen Oficial de Marina y más adelante el mismo jefe anota el siguiente concepto:

2 *Saldías Marinnat, Roque. Vicealmirante, Legajo Personal y Administrativo.*



Junta Militar de Gobierno de 1948 presidida por el General de Brigada Manuel A. Odría. Integran el gabinete de Ministros de ésta Junta dos figuras notables de la Marina de Guerra del Perú del siglo XX, el Contralmirante Federico Díaz Dulanto, como MInistro de Relaciones Exteriores y el Contralmirante Roque Saldías Maninat, como Ministro de Marina.

Ha servido como miembro de mi Estado Mayor por más de año y medio demostrando un alto grado de lealtad, iniciativa y subordinación, así mismo de devoción a sus deberes y amor por el servicio que no he visto jamás exceder por otros.[3]

Como afirma Romero Pintado, don Roque Saldías abrigaba un amor ardiente por la Institución y se dio a ella íntegramente. Quizás fue esta actitud la que lo hizo importante desde que era Capitán de Corbeta.

En febrero de 1932 es ascendido a Capitán de Fragata y un año después, mediante resolución suprema firmada por el General de División Óscar R. Benavides, a la sazón Presidente de la República, obtiene su primer comando al nombrársele Comandante del B.A.P. *Rímac*, buque de apoyo logístico que cumplía las funciones de transporte de la Escuadra. A la edad de cuarenta años el Capitán de Fragata Saldías alcanza lo que significa la principal aspiración de un Oficial de la Marina de Guerra, obtener de la superioridad el comando de un buque. Durante su comando, su unidad fue comisionada a Europa para transportar parte de las dotaciones de los destroyer B.A.P. *Almirante Villar* y B.A.P. *Almirante Guise* adquiridos en Estonia por el gobierno de Benavides.

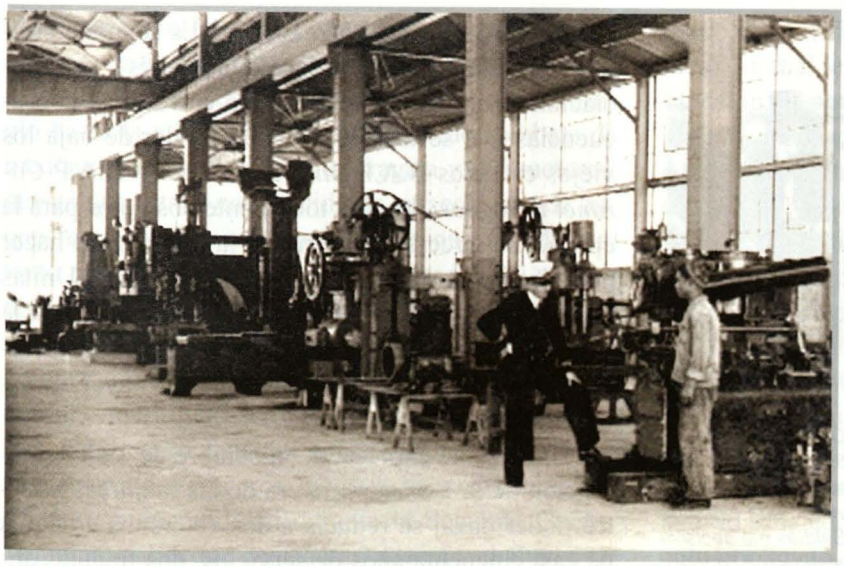
En diciembre de ese año es trasladado al Estado Mayor General de Marina como Jefe de la Primera Sección, y meses más tarde, en abril de 1934, se le nombra Jefe de Estado Mayor de la Escuadra. Culmina esta etapa de su carrera con la importante designación de Comandante del buque insignia, es decir, del B.A.P. *Almirante Grau* mediante resolución suprema de 12 de diciembre de 1934.

Ascención a la política nacional

Durante el período que comprende su ascenso a Capitán de Navío, con fecha 10 de junio de 1936, hasta su designación como Director de la Escuela Naval del Perú, en diciembre de 1939, el Comandante Saldías hace su ingreso en la política nacional al ser nombrado Ministro de Estado en dos despachos de manera consecutiva. En efecto, en octubre del mismo año integra el Gabinete Militar, durante el Gobierno del entonces General de División Óscar R. Benavides, asumiendo la Cartera de Salud Pública, Trabajo y Previsión Social, que ha sido creada poco tiempo antes de su nombramiento. Es en su gestión Ministerial que se inaugura el Instituto Nacional de Higiene y Salud Pública, que se implementa el Seguro Social obligatorio y se contrata los servicios profesionales de un experto estadounidense bajo cuyos planos se realiza la construcción del actual Hospital Obrero.

En noviembre de 1937, pasa a ocupar la Cartera de Marina y Aviación que desempeña hasta diciembre de 1939. Durante este período se inaugura el Arsenal Naval, el Dique Seco, la Base de Submarinos y se establecen las Escuelas Técnicas de la Armada pa-

3 *Ibidem 2*



Talleres del Arsenal Naval del Callao. Inaugurado en 1938, siendo Presidente el Mariscal Benavides y Ministro de Marina, el Capitán de Navío Roque Saldías.

ra personal superior y subalterno.

Me cuenta el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, a modo de anécdota, en una entrevista que le hice acerca de la Marina de su tiempo, que don Roque, ocupando la cartera de Salud, retuvo el comando del buque insignia, y a tanto llegaba su preocupación por el estado de la unidad que a pesar de sus recargadas labores al frente del nuevo Ministerio creado por Benavides, guardaba cuerpo el celoso marino para pasar arduas inspecciones de material a bordo del buque todos los sábados.[4]

Al frente de la Escuela Naval

Como se ha señalado, el Capitán de Navío Roque Saldías Maninat, ex ministro de Marina del gobierno del Mariscal Óscar R. Benavides, fue designado, mediante resolución suprema del 9 de diciembre de 1939, Director de la Escuela Naval del Perú por el Presidente de la República Manuel Prado Ugarteche.

Gracias a su gestión como Director de la Escuela Naval se introdujeron innovaciones importantes en el currículo de los Cadetes Navales. Según el historiador naval, Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo, Saldías basó su planteamiento con la siguiente pregunta: ¿qué queremos que sepa el egresante de la Escuela Naval del Perú? La respuesta a esta interrogante la enmarcó en cuatro áreas, las cuales el futuro Oficial debía conocer a cabalidad: navegación y maniobra, artillería, ingeniería mecánica e ingeniería eléctrica. También se aplicaron cambios al sistema preparatorio que en poco tiempo permitió reducir de seis años a cinco la permanencia en el Alma Mater del Cadete, quedando a partir de 1944 establecido el régimen en un año de Aspirante y cuatro de Cadete. Otra de las mejoras que se gestaron bajo el gobierno de Saldías fue la creación de la Lista del Director que tuvo la finalidad de estimular a los Cadetes que alcanzaban el mejor rendimiento en el semestre académico.[5]

En cuanto al elemento humano que debía conformar la Compañía de Cadetes, es importante citar la entrevista hecha por el autor de este artículo al Vicealmirante Fernando Elías Aparicio, ex Ministro de Marina, durante la primera fase del gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, quien sirvió bajo órdenes del Almirante Saldías en la Escuela Naval. El almirante Elías fue testigo de la constante preocupación del Director de la Escuela Naval de entonces, por el nivel de educación, cultural y valores morales que debía traer consigo el joven postulante a convertirse en Cadete Naval. Saldías consideró como factor determinante para la elección de los postulantes, el entorno de cada uno de ellos. Finalmente, ingresaban en la Escuela aquellos cuya formación recibida en el hogar fuese perfectamente compatible con el idóneo Oficial de Marina que Saldías se había propuesto entregar a la sociedad, es decir, un individuo modelo de conducta al servicio de la nación. De ahí pues, la rigidez y dificultad de aquella entrevista, que con el tiempo se convertiría en una barrera tan difícil de saltar como los exámenes escritos de selección. La razón de esta particular exigencia era sencilla: el Almirante Saldías se había propuesto hacer del cuerpo de Oficiales de la Marina una elite,[6]

En el caso de las Escuelas Técnicas, Saldías no descuidó la importancia que aquella revestía para la Marina de Guerra del Perú. Bajo su gestión, como Director de éstas, en adición a sus funciones al comando de la Escuela Naval, se mejoró notablemente la preparación técnica de nuestro personal subalterno, en cuanto a los currículos y al material de instrucción.

---

4 *Entrevistas Personales hechas por el autor del artículo al Contralmirante Federico Salmón de la Jara, al Vicealmirante Fernando Elías Aparicio, al Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo y al Capitán de Fragata Raúl Saldias Haettenschqeiler.*

5 *Ortiz Sotelo, Jorge. Capitán de Fragata en retiro e Historiador Naval. Ex Cadetes Navales del Perú. Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú, Lima, Perú 1981.*

6 *Ibidem 4*



" El Almirante Saldías con el General de División Manuel A. Odría, Presidente del Perú entre 1948 y 1956, uno de los pocos períodos en los que se logró cierta prosperidad para el Perú, durante el pasado siglo XX. Odría y Saldías, tuvieron una estrecha relación política y amical. La participación de Saldías fue decisiva –la misma que se encuentra pendiente de investigación histórica en detalle– en el movimiento que acabó con el débil y poco competente gobierno de Jose Luis Bustamante y Rivero, así como durante los ocho años que gobernó Odría el Perú. Aquel Presidente le dejó el pleno manejo de la Marina, confiándola por completo a su capacidad y decisión. No hubo más injerencia política en la Marina, como sí la hubo en años anteriores, que la del propio Ministro Saldías, que en todo caso más que política, determinó en lo institucional, sin lo cual no se hubiese podido impulsar la modernizacion de la Armada de aquella década. Tal vez sea ésta, una de las principales causas por las cuales el período comprendido entre 1948 y 1955 pueda ser considerado el más próspero de la historia naval peruana del siglo XX".

Construcción de la Marina de Guerra moderna

El Contralmirante Roque Saldías Maninat asume por tercera vez el Ministerio de Marina el 31 de octubre de 1948, cuatro días después de que el General de Brigada Manuel A. Odría iniciara en Arequipa una revuelta militar que derrocó al Presidente Bustamante y Rivero y que colocó a ese General al frente de una Junta Militar que gobernaría el Perú hasta 1950. Ese año se realizaron elecciones presidenciales de las que salió vencedor Manuel Odría –fue jefe del Estado hasta 1956– en un proceso de elecciones "peculiar", por decir lo menos, donde el único oponente a la candidatura Odriísta fue la del General Ernesto Montagne, quien se hallaba preso por ser opositor a la Junta Militar de Gobierno.

Roque Saldías estableció en el ámbito institucional, como parte de su estrategia para modernizar la Marina, un conjunto de medidas que en la actualidad se conocen como políticas públicas para la administración del Estado. La primera de ellas fue incrementar las mejoras a la instrucción de la Escuela Naval y de las Escuelas Técnicas siguiendo las directrices de su gestión a cargo del Alma Mater. La segunda política se orientó a impulsar la adquisiciones y repotenciación de unidades, lo que tuvo entre otras consecuencias que se tomase decisión de dar de baja los viejos cruceros B.A.P *Almirante Grau* y B.A.P *Coronel Bolognesi*, buques totalmente obsoletos para la época. La tercera la constituyó la decisión de hacer participar a la Escuadra en las operaciones Unitas con la Marina de Guerra estadounidense y otras de la región. Y, finalmente, la cuarta política fue incrementar significativamente el estamento naval terrestre de la Marina.

Como se ha expresado, en octubre de 1948 la situación de la Escuadra no era de las mejores. Nuestro poder naval se reducía a dos veteranos cruceros de casi cincuenta años de servicios, dos fragatas anticuadas de construcción canadiense, una fragata de origen estadounidense y a un obsoleto destructor estoniano. Sobre esta situación, el Vicealmirante (r) Javier Pinillos Cabada, en un artículo publicado en la Revista de Marina, refiriéndose a las unidades de superficie de la Fuerza Naval del Perú, señala: "Indudablemente que esta pequeña y débil Fuerza Naval no constituía un elemento disuasivo y mucho menos una Fuerza capaz de respaldar los intereses del Perú en el terreno internacional. Al no encontrarse la economía del país en capacidad de reemplazar los ya viejos e inefectivos cruceros, en realidad se carecía de unidades de superficie; por ello la Marina se interesó en la adquisición de tres destroyers de escolta que en aquellos numerosos buques utilizados por la Marina estadounidense en la Segunda Guerra Mundial, los que estaban en oferta. Estos buques, con elementos más modernos y algo mejor artillados que nuestras fragatas, servirían, como que así fue, de Escuela para capacitar a nuestro personal pensándose en futuras adquisiciones de buques de mayor porte y valor militar".[7] En cuanto a la guerra submarina, los cuatro submarinos *R*, que pese a la gran utilidad que habían tenido por espacio de tres décadas, tras el fin de la Segunda Guerra mundial, los adelantos tecnológicos, a raíz de la contienda, se hallaban en gran desventaja frente a los nuevos submarinos convencionales diseñados para alcanzar mayores profundidades y para permanecer en forma continua en inmersión mediante el empleo del sistema Snorkel para la carga de baterías.

El Ministro de Marina asumió con responsabilidad y decisión el reto que se le presentaba, es decir, aprovechar todos los medios disponibles, recursos

7 *Pinillos Cabada, Javier. Vicealmirante en retiro.* Comisión a los Estados Unidos de Norteamerica por los destroyers escolt. *En Revista de Marina N 2 abril-mayo-junio 1996.*

económicos, influencia política, apoyo estadounidense par revertir la situación existente. La visión de Saldias sobre la modernización del poder naval se dirigió hacia la adquisición de unidades de combate de mediano tonelaje, es decir de fragata y destructores, puesto que estaba convencido de que este tipo de buques eran los que más convenían a nuestra Marina, tanto por aspectos económicos derivados del mantenimiento, gasto de combustible y de sostenimiento en la mar, así como por su flexibilidad para llevar a cabo operaciones independientes en cualquier área del dominio marítimo nacional. El Almirante Saldías no estaba de acuerdo con que nuestra Escuadra fuese dotada de grandes cruceros, luego de haberse hecho evidente su vulnerabilidad durante la Segunda Guerra Mundial. Había que considerar, además, el alto coste que demandaba el mantenimiento de estos buques, y de otros factores como el número significativo –sobre todo para una Escuadra como la nuestra– de unidades escolta que se necesitaban para brindarle efectiva cobertura antiaérea y antisubmarina, limitando así nuestro poder naval a hacer la guerra mediante la estrategia naval de la batalla decisiva.

En cuanto a la guerra submarina, es necesario precisar que Roque Saldías perteneció a una generación de Oficiales que pasó buena parte de su carrera sin la presencia del submarino, por lo que muchos de ellos, por no decir casi todos, se mostraban escépticos ante esta arma novedosa que había trasformado la guerra naval.

En contraste, según el Almirante Salmón, la actitud de Saldías frente a los submarinos y los submarinistas fue diferente. Don Roque tenía mucho respeto por la especialidad y por los resultados positivos que habían ido ganando al seno de la Institución y que poco a poco trascendería las fronteras del país. El Almirante, quien, a pesar de su dureza y radicalismo para manejar la Marina, era un hombre de carácter jovial que solía decir en son de broma que él también era submarinista, porque había sido dotación del B.A.P. *Lima* en 1919, cuando la vieja cañonera, cuyos restos aún no han desaparecido en la inmensa jungla amazónica, cumplía funciones de Estación de Sumergibles.

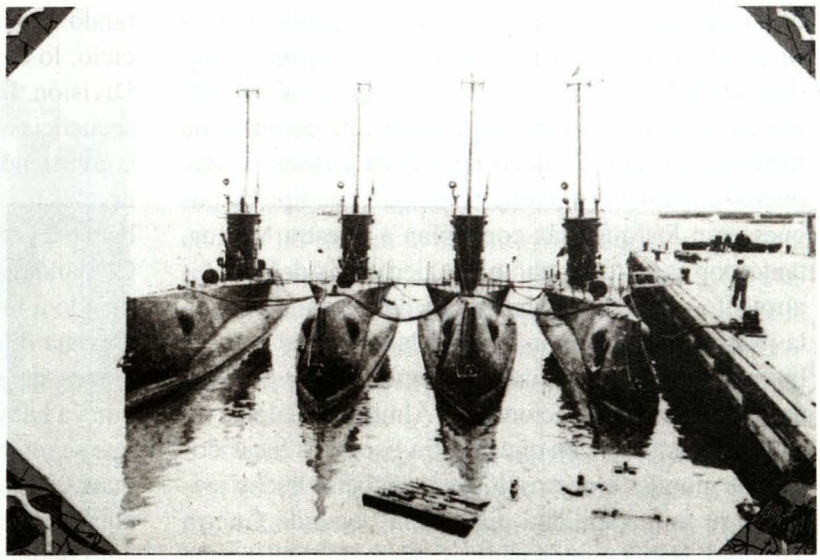
Sin embargo, la atención hacia los submarinos no fue considerada prioritaria por lo menos en un inicio. Entonces, sucedió un incidente en agosto de 1949, producido a raíz de la colisión de dos submarinos estando en inmersión, durante el desarrollo de un ejercicio, lo cual le costó el puesto al Comandante de la División. El accidente que no produjo mayores consecuencias lanzó una señal alerta..[8] Los *R* se estaban convirtiendo en un peligro. Entonces se pensó en los niveles más altos de la Institución: darles de baja sin haberse previsto siquiera su relevo. Poco después la Comandancia de la División de Submarinos recomendó a la Superioridad la repotenciación de los *R*, en vista de que no podían seguir operando en condiciones de seguridad limitadas y con equipamiento que ya había quedado obsoleto, principalmente en lo que se refería a la condición de sumergible de los buques y al sistema de ataque. Es conveniente recoger aquí lo señalado por el almirante Salmón en un articulo publicado en la Revista de Marina sobre la modernización de los *R*: "El Ministro de Marina, Almirante Roque A. Saldías, y el alto mando naval se esforzaban por obtener la cesión o venta de unidades más modernas provenientes de la Armada Estadounidense, pero razones de política exterior en el Pentágono y limitados recursos nuestros, hacían problemática toda adquisición. El Ministro trabajaba intensamente para obtener la dación de leyes especiales que otorgaran fondos para este objetivo. Esto llegaría después. Una vez más, se tomó la acertada decisión de mantener una fuerza de submarinos operativa y adecuada a los nuevos desarrollos de la guerra bajo el mar. Y así se hicieron las primeras gestiones para prolongar y mejorar la capacidad operativa de nuestra División de Submarinos. La lógica aconsejable era utilizar los servicios de la empresa en cuyos astilleros fueron construidos con los *R*.[9] El Ministro de Marina aprobó la propuesta y gestionó los fondos para enviar a los cuatro submarinos *R* a la Base de New London Connecticut, Estados Unidos de Norteamérica, desde abril de 1950 hasta diciembre de ese mismo año.

Saldías gestiona y obtiene del gobierno la dación de leyes que permiten destinar fondos para la adquisición de unidades. En primer termino cabe señalar la construcción de las cañoneras B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón* en Inglaterra, unidades que fueron incorporadas a la Fuerza Fluvial de la Amazonía el 5 de octubre de 1951. En ese mismo mes octubre y año fueron transferidos los destroyers B.A.P. *Castilla*, B.A.P. *Aguirre* y B.A.P. *Rodríguez* del gobierno de

8 *Ortiz Sotelo, Jorge. Capitán de Fragata en retiro e Historiador Naval.* Apuntes para la historia de los submarinos peruanos. *Biblioteca Nacional. Lima, Perú 2001.*

9 *Salmón de la Jara, Federico. Contralmirante en situación de retiro, Presidente Honorario Vitalicio del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Cuando los inolvidables R regresaron a los astilleros de su construcción. *Revista de Marina Nº 4 octubre-noviembre-diciembre 1995.*

los Estados Unidos a la Armada del Perú por un total de 62.098.227,02.[10] que considerando el tipo de cambio de 14.85 soles por dólar en 1950, tenemos un total de $ 4.181.698,8.[11] por las tres unidades de segundo uso, con menos de diez años de haber sido puestas en servicio en la Marina estadounidense.[12] A estas adquisiciones debe sumarse la construcción en los astilleros de la Electric Boat en Connecticut, Estados Unidos, de los submarinos *Tiburón* y *Lobo* –más tarde B.A.P. *Abtao* y B.A.P. *Dos de Mayo* respectivamente– a un coste promedio de quince millones de dólares por ambas unidades. Estos buques fueron incorporados a la Armada del Perú el 17 de febrero de 1954. Poco después se encargó la construcción, en los mismos astilleros, de los submarinos *Atún* y *Merlín* –más tarde B.A.P. *Iquique y* B.A.P. A*ngamos* respectivamente– por el mismo monto.



Los submarinos R, *modernizados durante la gestion de Saldías en 1950.*

Otro hecho trascendente lo protagonizó el inicio de la construcción en la grada del Servicio Industrial de la Marina, inaugurado poco tiempo antes, del petrolero B.A.P. *Zorritos* el 8 de octubre de 1955, fecha en que se colocó la quilla de esta unidad que sirvió por más de cuarenta años en la Marina, llegando a participar en las operaciones navales del Conflicto del Cenepa en 1995. Esto colocó al Perú a la vanguardia de las construcciones navales en el Pacífico Occidental de América del Sur. También fueron adquiridos los petroleros B.A.P. *Talara* y B.A.P. *Sechura*, y el buque anfibio B.A.P. *Chimbote*, así como la draga "Gaviota" y un Dique Flotante para la Base Fluvial de "Santa Clotilde" en el Amazonas. Las adquisiciones también abarcaron torpedos, munición y armamento menor para las unidades de la Escuadra.

Dadas las nuevas incorporaciones de unidades, el Ministerio de Marina gestionó la emisión del Decreto Supremo N° 27 de fecha 30 junio 1952 con el cual se reorganizaron las fuerzas navales. En mérito a la resolución mencionada, quedaron establecidas la Fuerza del Pacífico, comandada por el Comandante General de la Escuadra, y la Fuerza Fluvial del Amazonas, a cargo del Comandante General de la Fuerza Fluvial. Se disponía, asimismo, que la Fuerza del Pacífico quedaría constituida por una Escuadra e integrada por la División de Destroyers, la División de Fragatas, la División de Submarinos, la División de Cazasubmarinos y División de Transportes, esta última con dependencia directa del Jefe del Estado Mayor General de Marina. También se determinó en el documento el pase a la situación de Reserva del B.A.P. *Almirante Grau*, B.A.P. *Coronel Bolognesi*, y del B.A.P. V*illar*. El B.A.P. *Almirante Grau* continuó como Buque Insignia del Comandante General de la Escuadra sólo con fines administrativos debiendo permanecer en el Callao en forma permanente.

Otro aspecto relevante a destacar es el inicio de las Operaciones Unitas. Si bien es cierto, estos ejercicios multinacionales entre Marinas amigas fue patrocinado por los Estados Unidos con la finalidad de edificar un bloque de defensa continental, el Alto Mando Naval peruano consideró prioritaria la participación de nuestra Marina en el operativo, ya que éste representaba un vehículo eficaz para el entrenamiento de sus unidades. Sobre este hecho, debo señalar que aunque Saldías se preocupó más por dotar de los mejores buques de guerra que se podían adquirir con nuestro limitado presupuesto, que por su eficiencia en el entrenamiento, que por demás era responsabilidad del Comandante General de la Escuadra, vio con muy buenos ojos la incorporación en forma permanente de unidades navales propias a UNITAS.

En lo que respecta al establecimiento naval terrestre, durante la gestión del Vicealmirante Saldías al frente del Ministerio de Marina, se construyeron las sedes de la Escuela Superior de Guerra Naval, la

10 *Contreras, Carlos y Marcos Cueto.* Historia del Perú contemporáneo. *Instituto de Estudios Peruanos. Lima, Perú 2000.*

11 *Dirección de Administración, Ministerio de Marina. Carta de Luis Castro Reus dirigida al Vicealmirante Roque Saldías. Lima, 15 de marzo de 1956.*

12 *Ibidem 7*

del Servicio de Entrenamiento Naval del Callao, la del Servicio Hidrográfico y Faros; se amplió la Base de Submarinos, el muelle de Submarinos; se construyó el muelle de Reparaciones, el taller de Construcciones Navales y las Gradas de Construcciones Navales, ambos destinados a dotar el Servicio Industrial de la Marina, la Base Fluvial de "Santa Clotilde" en la amazonía, la Dársena de la Escuela Naval, el Club de Oficiales de La Punta y, finalmente, el Centro Médico Naval, gestado por Saldías e inaugurado al año siguiente de haber pasado al retiro en forma definitiva. Ésta, sin duda, es una de las obras de mayor importancia en la historia de la Institución.

Sobre esto último, no se puede dejar de mencionar más al detalle lo relacionado con el Hospital Naval de Bellavista. Como afirma el Almirante Elías, con esa construcción se pasó de un viejo hospital de un sólo piso, ubicado también en Bellavista –donde sólo había atención para el Oficial– al más moderno hospital del país. La edificación y puesta en funcionamiento del hospital, acompañado por un novedoso sistema de salud para el personal superior y subalterno, nos da una clara muestra de la preocupación que tuvo este trascendental líder naval en mejorar los aspectos de bienestar de los miembros de la Institución, tal como había tenido oportunidad de hacerlo con el sector público en general cuando estuvo al frente del Ministerio de Salud Pública durante el segundo gobierno del Mariscal Benavides, régimen conservador que mejoró ostensiblemente la gestión pública y que promovió, entre otros aspectos, el incremento significativo de las exportaciones del país.

No cabe duda de que la construcción del Hospital Naval de Bellavista ha sido la obra más importante del siglo XX en lo que se refiere al establecimiento naval terrestre. Para su diseño, el Ministro trajo expertos estadounidenses, puesto que su intención era dotar a la Institución –a la que se daba por entero como han sostenido Oficiales que vivieron su gestión– de un hospital moderno cuyos estándares fueran los más avanzados que existían en la época. Para su financiamiento empleó ingresos del tesoro público y fondos que hoy se denominan recursos directamente recaudados, gracias a los aportes de unidades Auxiliares como el B.A.P *Pariñas* y el B.A.P *Callao*, unidades que se dedicaban exclusivamente al cabotaje cuando aún no existía la Naviera Comercial; además de otras fuentes de ingresos.

Saldías mismo, como lo menciona en una entrevista hecha al Vicealmirante (r) Fernando Zapater Ventosse por el Instituto Histórico-Marítimo[13], llevaba el control directo de la obtención de recursos



El Almirante Saldías en la entrada principal del recién construido Centro Médico Naval, acompañado de un grupo de Oficiales de nuestra Armada, y de la delegación naval norteamericana, entre los que destaca, el Capitán de Navío Harry C. Oard, del Cuerpo de Sanidad de la Marina de Guerra estadounidense, quien se desempeñó como primer Director Médico del actual Hospital Naval. Oard en la inauguración de nuestro Hospital, dejó constancia que la realización del Centro Médico Naval demandó el talento y esfuerzo de muchos, pero todos ellos reconocieron y proclamaron que aquella nueva dependencia fue fundamentalmente, la creación de un solo hombre, el Vicealmirante Roque A. Saldías. El Centro Médico es, según el Comandante Oard, un monumento viviente al dinamismo y a la devoción desinteresada en bien de la Marina y del Perú, del entonces Ministro de Marina".



"Uno de los puntos neurálgicos de la estrategia de Roque Saldías para modernizar la Marina de Guerra del Perú, fue el permante acercamiento a la Armada norteamericana. De aquella institución obtuvo importante apoyo para la adquisición y modernización de unidades navales, así como para la instruccción del personal naval y para la construcción de obras, que aun hoy son de carácter trascendental para nuestra institución. Al viento favorable, se sumo la firme Decisión del Comandante, de gobernar su buque hacia el mejor rumbo".

13 *Entrevistas Personales. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, al Contralmirante Federico Salmón de la Jara, al Vicealmirante Jorge Barreto Albán, al Capitán de Fragata Abraham Woll Dávila, al Vicealmirante Fernando Zapater Ventosse y al Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero.*

por parte de las unidades. Sin embargo, la preocupación del Ministro Saldías iba más allá de la captación de recursos y de la definición del diseño del centro médico, sino en el personal médico que debía dotarlo. Una de las medidas drásticas que tomó fue retirar a una docena de médicos que según él no servían a los intereses de la Institución. El Ministro trajo médicos estadounidenses y buscó que médicos de primer nivel, muchos de ellos jóvenes con gran potencial, ingresaran en la Marina, evidentemente atraídos por el prestigio de la Institución que se había incrementado sensiblemente y por la oportunidad que se les presentaba de poder ejercer su profesión en el hospital más moderno del país. Muchos de estos médicos, con el tiempo, se convirtieron en algunos de los más reputados y solicitados profesionales de la salud en el país.

Otro aspecto de importancia lo constituye el Servicio Industrial de la Marina. Saldías fue un pionero de la construcción naval en el Perú. Gracias a su visión el país entró en ese importante sector de la producción al poner en servicio, con diseño y asistencia británica, por cierto, al primer buque tanque construido en el país, el B.A.P *Zorritos*. Se colocó la quilla de este buque en 1955 y fue lanzado al mar el 26 de julio de 1958 cuando ya era Ministro de Marina el Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb. Saldías, envió al SIMA a un grupo de Oficiales que en su idea eran los más capacitados que tenía la Institución para llevar a cabo esa tarea. Al frente del Servicio Industrial, don Roque colocó, en 1954, a un joven Capitán de Fragata, Abraham Woll Dávila, espada de honor de su promoción, a quien el Ministro consideraba como el más capaz para ocupar ese puesto. Así era Saldías para lograr sus objetivos, que eran los de la Institución, porque todo lo hacía pensando en la Marina y en lo que le iba a dejar, encargaba tareas a quien él, conociendo a cada Jefe del Cuerpo de Oficiales, estaba seguro de que iba a realizar la responsabilidad asignada de la mejor manera, no importaba si con ello dejaba de lado a Oficiales más antiguos así fuesen Almirantes o Capitanes de Navío. Y así era en todo lo demás. Jefaturas, Comandos de buques, comisiones, en todo, su injerencia era decisiva. Imponía sus decisiones de manera autoritaria.

Para el Ministro no había Jefe de Estado Mayor, Almirantes o Juntas que se le opusiesen cuando quería sacar adelante un proyecto. Su carácter y energía le hizo alcanzar justamente el crecimiento de la Marina, aun cuando encontró resistencia al interior. Cabe resaltar, por ejemplo, la no muy buena relación que tuvo con el Jefe de Estado Mayor de la Marina, el Vicealmirante Carlos Rotalde del Valle, que era, como se ha expuesto, un hombre de carácter muy difícil, sobre quien Saldías, siendo Contralmirante y Ministro, logró imponer sus decisiones. El Ministro Saldías tuvo mucha ascendencia, pero también tuvo muchos detractores que lo acusaban de favorecer sólo a un grupo de privilegiados, de ser excesivamente elitista y clasista. Se le criticó, entre otras cosas, las adquisiciones de submarinos. En esa compra no hubo opiniones de Juntas ni de Comités según nos refiere el Almirante Salmón.

A pesar de que Saldías tenía en la parte técnica ciertas limitaciones derivadas de la escasa experiencia en la mar que se podía adquirir en la Armada Peruana de sus años de Oficial Subalterno dada las muy escasas unidades existentes en la época, supo buscar el asesoramiento apropiados para suplir esa deficiencia, para lo cual recurrió al Capitán de Navío en retiro, Luis Aubry López, Oficial formado en el extranjero y graduado en nuestra alma mater algunos años antes que el Ministro. El Comandante Aubry, a su vez, era asesor de la compañía Electric Boot, la misma que había construido los submarinos *R*, que tan importantes servicios prestaron a la Marina en la Defensa Nacional, ya sea como arma de combate, como elemento fundamental de instrucción y como forjador del perfeccionamiento profesional de marinos por espacio de tres décadas. Aubry, quien era concuñado de Saldías, fue, a juicio del Almirante Salmón, un excelente profesional de amplios conocimientos técnicos que asesoró adecuadamente al Ministro en la adquisición de los submarinos estadounidenses, que pertenecieron a la Fuerza de Submarinos por más de cuarenta años, y que junto con los submarinos *209*, hicieron de la Fuerza Silente la más importante y poderosa de la región.

Más allá de las críticas y de los reconocimientos, la gestión del Vicealmirante Roque Saldías Maninat, como Ministro de Marina, significó, a mi juicio, la construcción de una Marina de Guerra moderna, basado en el crecimiento de los servicios en tierra, la incorporación de unidades navales, la repotenciación de otras, la mejora del bienestar, pero principalmente la modernización de la instrucción técnico-profesional del Personal Superior y del Personal Subalterno. Saldías hizo mirar más al mar a nuestros marinos de la época, es decir, a operar más de una manera más ofensiva que marinera. Desde esa época se dio más precedencia al uso del cañón que a la driza de las señales tácticas.

En reconocimiento a su importante labor, el Congreso de la República resolvió ascender al Contralmirante Roque Saldías Maninat a Vicealmirante de la Armada del Perú, el 24 de diciembre de 1953. Con ello, después de Carlos Rotalde, se convertía en el segundo Oficial de Marina en alcanzar el grado ins-



Destructor escolta B.A.P Aguirre, *unidad adquirida durante la gestion del Almirante Saldías.*

titucional más alto, en línea de carrera desde Alférez de Fragata, sin estar retirado, cual fue el caso de los Vicealmirantes Villavicencio y Carvajal, ascendidos a ese grado cuando ya eran ancianos y tenían muchos años de hallarse en el retiro.

El Vicealmirante Saldías, luego de cuarenta y ocho años de servicios, pasó en forma definitiva al retiro el 1 de enero de 1956. Al apartarse del servicio activo dejó la cartera de la Marina para asumir la de Hacienda, continuando al frente de la Presidencia del Consejo de Ministros hasta julio de ese año.

Con su renuncia a la Presidencia del Consejo de Ministros, Saldías se retiró de la vida pública y no volvió a participar en ella.

Al final de la travesía

Roque Saldías Maninat casó con María Teresa Bravo el 8 de septiembre de 1919 y tuvo cuatro hijos: Roque, que ingresó en la Marina y alcanzó el grado de Capitán de Corbeta, Raúl que siguió la carrera de ingeniería, Carlos, quien siendo médico se asimiló a la Marina, pasando al retiro de Capitán de Corbeta, y Ana Luisa.

El Vicealmirante Roque Saldías no recibiría reconocimiento oficial alguno por parte de la institución en mérito a la labor que desplegó en provecho del engrandecimiento de nuestra Marina de Guerra hasta el día de su funeral, salvo dos homenajes tributados por la Asociación de Ex Cadetes Navales y otro por la Flotilla de Submarinos. Sin embargo, poco tiempo antes de su fallecimiento, el esforzado marino recibió una muy importante visita de carácter informal, en la huerta "Sayán" en Huaura, donde vivía retirado desde el fallecimiento de su esposa. Esta huerta era un terreno de tres hectáreas que en algún momento, por las revanchas del nefasto y vengativo socialismo que rigió el país desde fines de los sesenta y buena parte del setenta, estuvo cerca de serle arrebatado para engrosar con ello las miles de hectáreas expropiadas por la Reforma Agraria, suceso histórico que representan monumento y plaza en honor a la torpeza, al populismo y a la ruina económica de una nación que hombres como Saldías intentaron sacar adelante, pero no a costa de lo ajeno ni de la ineficiencia, ni de la división entre peruanos. Dado lo reducido de la extensión de la propiedad no pudo ser enmarcada entre los alcances de la ley "progresista".

Se reunieron en Sayán, a manera de homenaje, el Alto Mando Naval en pleno, así como Almirantes y Capitanes de Navío en actividad encabezados por el Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, Ministro y Comandante General de la Marina, de tan recordada actuación, quienes pasaron un día de campo con el viejo marino al que le hicieron saber que la Marina no lo había olvidado y que se hallaba muy presente en la Institución el recuerdo de sus enseñanzas y de los grandes esfuerzos que desplegó por su modernización profesional y material.

El Vicealmirante Roque Saldías Maninat falleció el 16 de mayo de 1974 en el Centro Médico Naval de Bellavista. Sus restos reposan en el cementerio de La Planicie. En ese lugar se reunieron sus familiares, amigos y allegados, así como la Marina de Guerra del Perú, representada por las principales autoridades de la época.

El diario "El Comercio", con fecha 17 mayo de 1974, informó del deceso del Almirante Saldías en los siguientes términos: "El impulsor de las construcciones navales militares en nuestro país y ex Ministro de Estado, Vicealmirante Roque Saldías Maninat, falleció ayer a la edad de 82 años... Al desempeñar funciones de Ministro de Marina, Roque Saldías se dedicó a la tarea de impulsar en el

Perú la industria de la construcción naval militar, la misma que se inició con la del barco petrolero *Zorritos*, de 8.600 toneladas, así como la de otros que colocaron al Perú en un lugar preponderante de la construcción naval".

En nombre de la Marina de Guerra del Perú, el Vicealmirante Luis López de Castilla, Inspector General de la Marina, frente al féretro del que fuera uno de los más destacados miembros de la Institución, pronunció las siguientes palabras de despedida: "Vicealmirante ROQUE A. SALDÍAS: Por todo lo que Ud. hizo y su decidida contribución al progreso y prestigio de la Institución Naval, ésta, por mi intermedio, en su última despedida, os da una vez más las "gracias por los eficientes servicios prestados" y simbólicamente, a la vez que coloca pendones de luto en sus unidades y dependencias, iza al tope de sus mástiles la señal BRAVO – ZULÚ".

Reflexiones finales

La Marina de Guerra del Perú ha sido edificada por generaciones de marinos que contribuyeron, en mayor o menor medida, a engrandecer su prestigio. Por ello, nada de lo que han logrado hombres como Saldías y aun el mismo Gran Almirante Grau se hubiesen alcanzado sin la contribución eficaz y leal de los Oficiales y el Personal Subalterno que los secundaron en cada memorable y patriótica empresa, ya sea en tiempos de guerra o en tiempos de paz. Con el sacrificio de vidas, con la entrega de valiosos talentos, con los más leales y valerosos servicios, al cabo de casi doscientos años tenemos una Marina de Guerra del Perú cuya valía para la nación es incuestionable, de imperecedera tradición, de reconocida eficiencia operativa y de permanente leal servicio a la sociedad peruana.

No exenta de errores ni de hombres negativos, la Marina también vivió, pocos por fortuna, momentos de no grata recordación, en particular en los últimos tiempos, cuyos responsables la justicia castigó recientemente. Esta clase de individuos no son, pues, ajenos a ninguna organización de la sociedad y menos aun en nuestros días cuando muchos de los valores de antaño se han diluído o se han trastocado. Fueron ellos indignos de vestir nuestro tan preciado uniforme y menos aun de ostentar reconocimientos o condecoraciones cuando atentaron contra el honor de nuestra Institución. Es a ellos a quienes les debemos el haber vivido un período sombrío, cuyas consecuencias aún se esfuerzan en perseguirnos, alentados por viejos y nuevos enemigos. Debemos a estos individuos y a nuestros implacables adversarios la presencia de una equivocada sensación en muchas personas, principalmente compatriotas, que suscitaron un enfrentamiento con nuestro pueblo, gestado por viles y antinacionales intereses que encriptados en valores superiores preeminentes en estos tiempos. Sin embargo, a pesar de los sagaces esfuerzos por desprestigiar a la Marina de Guerra del Perú, la población, en forma mayoritaria, es consciente de que la Institución Naval jamás dejó de servir a la nación con honestidad y sacrificio silencioso.

A pesar de ello, y muy por encima de aquellos escasos individuos, la Marina siempre demostró ser una fuente permanente de principios morales donde se forjaron y se forjan liderazgos capaces de engranar voluntades y conductas orientándolos a alcanzar los objetivos más caros del país, es decir el progreso y el desarrollo.

No puedo dejar de mencionar, que a pesar de su importancia, no solo para la Marina sino para la vida política del Perú, la figura del Almirante Saldias, no ha sido lo suficientemente reconocida. Don Roque Saldías junto a los Contralmirantes Lizardo Montero Flores y Federico Díaz Dulanto, a mi juicio, son los marinos de guerra de mayor influencia en la política nacional, desde el partido político, el Congreso y el gobierno en el caso de Montero, y desde el ejecutivo los otros dos Almirantes. Aun esta pendiente una amplia biografia de estos tres ilustres personajes.

Son aquellos liderazgos preclaros, como el del Almirante Saldías, ejemplos a seguir para desarrollar una institución cada vez más adecuada y moderna. Es así como, reuniendo integridad, vehemencia, y valor, el Almirante Saldías logró sortear los difíciles retos que le demandaba la paz para estar listo a enfrentar con el mayor éxito las situaciones que hubiesen podido amenazar la seguridad del país y de sus habitantes, en su tiempo.

Gracias a la permanente preocupación por el interés institucional, el que hizo propio, se puede considerar a don Roque Saldías como el artífice de la construcción de la llamada Marina moderna.

Testimonios

Vicealmirante (r) Jorge Barreto Alván (1910)

Pasó a la situación de retiro en 1967 siendo Delegado de Marina ante la Junta Interamericana de Defensa.

"Saldías, el Almirante Saldías ya ha pasado a la historia en la Marina. Algún día un buque debe llevar su nombre porque él llegó en un tiempo a trasformar la Marina de rutina, de pereza, digamos a una Marina activa, a una Marina profesional. Él,

con sus contactos americanos, tenía acá la Misión Naval Americana, y por sus contactos se consiguieron varios buques, los *Destroyer*, por ejemplo y unos submarinos *S* y empezó la trasformación profesional de la Marina.

Un innovador, es decir, un trasformador de la vida de la Marina. La parte profesional fue positiva, él que no era profesional, quería que los Oficiales lo fueran y contribuyó con eso la Marina Americana".

Vicealmirante (r) Fernando Zapater Ventosse (1914-2001)

Pasó a la situación de retiro a su solicitud en 1974 siendo Jefe del Estado Mayor General de Marina.

"Sobre el Almirante, un hombre extraordinariamente marino, en el sentido de amor a la Institución".

Capitán de Fragata (r) Abraham Woll Dávila (1914-1999)

Pasó a la situación de retiro a su solicitud en 1956 siendo Jefe del Servicio Industrial de la Marina.

"Me da la impresión de que hubo una baja moral, lógicamente con este motín (en 1948), se vino un poquito para abajo, que para bien de esto subió Saldías, porque Saldías si hizo algo bueno, fue eso: levantar la moral que estaba un poco caída de la Marina en general. Inmediatamente, se notó mejoría a los pocos meses, tres o cuatro meses se notó, ...Saldías no permitió que nadie gobernase más que él, fue un dictador en la Marina, él dictaba, hacía lo que quería. ...él era la Marina... Lo que quiero decir es una cosa muy importante, la Marina moderna la hizo Saldías, pero quizás haciendo cosas que algunas eran criticables. Yo admiraba a Saldías por eso, pero lo criticaban por lo otro, como lo critico ahora, pero en general, si juzgamos por los frutos, los frutos eran buenos..."

Vicealmirante (r) Luis Ernesto Vargas Caballero (1916-2002)

Pasó a la situación de retiro a su solicitud en 1974 siendo Ministro y Comandante General de la Marina.

"Yo no creo que nadie, nadie, honradamente pueda dejar de reconocer, a pesar de que a él no le gusta el Almirante Saldías, pueda dejar de reconocer todo lo bueno que hizo Saldías a la Marina, directamente a la Marina como Ministro de Marina y por el prestigio de la Marina cuando él fue Ministro de Salud, Ministro de Economía, Presidente del Gabinete y fue un hombre, pues, recto, honrado, era un hombre que era muy honesto en sus cosas y un hombre que sabía asumir las responsabilidades: nunca eludía responsabilidades". ⚓



Juan Carlos Llosa Pazos (Lima, 1969)

Capitán de Corbeta en actividad. Egresó de la Escuela Naval del Perú en diciembre de 1992 como Alférez de Fragata. Calificado en Guerra de Superficie y en Ingeniería de Sistemas. Ha Seguido el Curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Realiza una maestría en Ciencia Política en la Pontificia Universidad Católica. Es colaborador de la Revista de Marina desde 1995, principalmente con artículos de historia naval. Ha prestado servicios en diferentes unidades de la Escuadra, en la Comandancia de la Flotilla de Superficie Nº 1 y actualmente se desempeña como Segundo Comandante del B.A.P Callao.