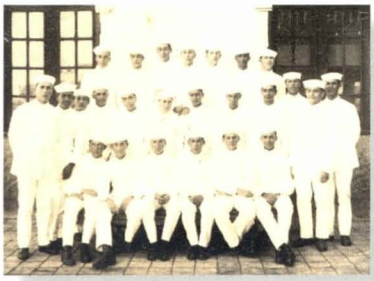
Contralmirante Federico Salmón de la Jara

en el centenario de su nacimiento



ESPERANZA NAVARRO PANTAC



Con su promoción, en la Escuela Naval. El cadete Salmón es el 5º de la segunda fila, empezando por la izquierda. Año 1928.

Solo cuando alguien desaparece del escenario de la vida, emerge nítida la imagen de la persona que en realidad fue. Es ahora cuado se aprecia el entramado completo de su existencia y se reconoce el hilo conductor que la guiaba. Y es que la mejor manera de conocer a una persona es repasando, observando en conjunto la sucesión de sus actos, gestos, sueños, amores, inquietudes, pesares, logros, ideales, obras, que marcaron su paso por la vida. El cúmulo de sus huellas concentra lo que ese ser humano representa; solo ahora podemos trascender la forma exterior, lo conocido, para llegar a la esencia de su personalidad. Así, quien examine los pasos del Almirante Salmón, desde su ingreso a la Marina de Guerra a la temprana edad de quince años, podrá valorar que dedicó su vida y sus esfuerzos a darle preeminencia ("brillo, lustre y esplendor") a la Institución naval. En la misión o responsabilidad que le cupo cumplir, él supo ponerle el plus de la excelencia, con honor, generosidad y bondad. Y es que él pertenecía a esa rara especie de hombres destinados a provocar el cambio, cuya sola presencia mejora el entorno, torna una empresa en gesta heroica, bizarra.

Ese sino le tocó a Federico Salmón de la Jara: creció con el siglo XX y creció con la Marina de Guerra, siendo muchas veces el protagonista de los hitos que significaron su resurgimiento, modernización y desarrollo de su sólido prestigio.

La Marina en la que se va a formar

La vida institucional de la Marina peruana de la posguerra, 1884-1920, estuvo marcada por la dolorosa experiencia de la guerra. Percy Cayo, en su tomo de la *Historia Marítima del Perú*, manifiesta que los marinos de esa etapa se formaron en una marina muy pobre. Fue esa dura escuela la que imprimió en sus oficiales características especiales, que a falta de vida naval, hombres como Melitón Carvajal, Camilo Carrillo, Germán Stiglich, Manuel Vegas, Teodosio Cabada, Carlos Rotalde, Roque Saldías y Federico Dulanto, se insertaron en diversos campos de la actividad nacional. Cuando la situación fue propicia, todos ellos contribuyeron desde su campo al renacer de la Institución. Contra todo pronóstico, la Marina de Guerra y el Perú, cual ave fénix, surgieron de sus cenizas. La situación mundial les fue favorable, así como la gestión, polémica es cierto, del presidente Leguía, quien con una clara concepción de lo que debe ser una marina moderna, sabe que sin ella resulta imposible mantener la soberanía del Estado.

La presencia militar extranjera en el Perú empieza en 1896, cuando los gobiernos de París y Lima, para darle profesionalismo al ejército, suscriben un acuerdo para traer una misión militar extensiva a la Armada. En 1905 se solicita al Teniente de Navío Paul de Marguerye para dirigir la Escuela Naval. Por entonces, la Marina no tenía el respaldo de ningún dispositivo legislativo ni reglamento; a bordo de sus pocas y desmedradas naves, el comandante es quien, a su manera, se encarga de la instrucción de los subalternos. Nuestra pequeña fuerza naval, sin base ni servicios en tierra, se mantiene a duras penas en la rada del Callao, sin apoyo logístico. No hay quién represente a la escuadra: los fondos y créditos los tienen que gestionar personalmente los comandantes ante el Gobierno.

La primera disposición de la Misión Francesa es preparar el proyecto de ley orgánica de la Marina y darle en el año 1909 un reglamento orgánico para el servicio de los buques de la Armada. La Revista de Marina, como órgano de profesionalización, nace también por su iniciativa. La Misión se mantiene por nueve años, hasta agosto de 1914, en que retorna a Francia al desatarse la Primera Guerra Mundial.

En los inicios del siglo XX, el Perú se hallaba en proceso de definir fronteras con sus países vecinos, los que desembozadamente desarrollaban una agresiva política internacional de amedrentamiento, razón de peso para que Leguía, en su primer gobierno (1908-1912), pusiera empeño en mejorar la situación de las

Fuerzas Armadas. Ya desde 1906 había una definida intención de reconstituir la fuerza de superficie de la Marina. En Europa, sin embargo, se centraba la atención en una nueva arma de ataque contra las unidades de superficie: los sumergibles y submarinos, que imponían una concepción diferente de la guerra en el mar.



Cadete naval a los 16 años de edad.

La Marina peruana había arribado al nuevo siglo con una sola unidad naval: el crucero "Lima", ex "Sócrates" –cuya construcción, junto con el "Diógenes", que finalmente se perdió, se había encargado en 1880 y tuvo su arribo al Perú recién en 1890–; luego adquirió, en 1906 y 1908, respectivamente, los cruceros "Grau" y "Bolognesi". En marzo del año 1910, a tono con los tiempos, se ordenó la adquisición de dos sumergibles, y en mayo del mismo año se firmaba el contrato de construcción de los mismos. Para enero de 1911, las baterías del "Ferré" recibían su primera carga, y en abril se hacía lo propio con el "Palacios". De esa manera, en el año 1911 nacía la Fuerza de Submarinos. Por una rara coincidencia, el 17 de febrero del mismo año nacía en Ayacucho, Federico Salmón de la Jara, quien habría de ser el más arquetípico submarinista de la Marina de Guerra peruana. Él iba a formar parte de la nueva hornada de marinos que se formarían bajo la advocación de la Misión Naval Americana. Era la generación que encarnaba el renacimiento de la Marina de Guerra del Perú.

Al asumir la presidencia en el año 1919, Leguía se enfoca en la modernización de la Marina. Crea el Ministerio de Marina el 13 de octubre de ese mismo año, separándolo del Ministerio de Guerra y Marina, y firma un convenio con el Gobierno de los Estados Unidos para establecer una misión naval. Los miembros de esa Misión, jefes y oficiales superiores de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, llegaron para asumir los más altos puestos en tierra y a bordo, y hasta la Comandancia General de la Escuadra. La oficialidad naval no opuso ningún reparo, dado el estado de retraso de la Marina en relación con las otras del continente.

Con la Misión Naval Americana, la Institución entra en una decisiva fase de modernidad. Se incorporan nuevos reglamentos, directivas y sistemas de Estado Mayor. Se crea la Escuela Superior de Guerra Naval, la Escuela de Aspirantes para marineros; se inician los cruceros de verano a lo largo del litoral

y aun hasta el Golfo de Panamá. En general, la oficialidad y el personal subalterno pueden adquirir profesionalismo y práctica en el mar. Uno de los actos más trascendentes de la Misión es la formación académica de los oficiales, tremenda tarea que asumió el Capitán de Navío USN Charles Gordon Davy, cuando el 9 de febrero de 1921 se hizo cargo de la dirección de la Escuela Naval. Bajo su gestión, en el corto periodo que va de 1921 a 1930, se modernizan los programas, técnicas, sistemas y aun bibliografía, que eran los mismos que se aplicaban en la Academia Naval de Annapolis. Ese lapso bastó para sentar las bases de la nueva educación naval. Aun cuando el año 1930 la caída de Leguía motiva el retorno de Davy a los Estados Unidos, en la Escuela Naval no se altera el modelo patrón instaurado, ni su marcha regular.

Sus antepasados. Los padres



Retrato familiar. El joven Federico Salmón en uniforme de alférez de fragata, de pie, al extremo derecho. Año 1932.

La prosapia de marino le viene de sus raíces familiares. Siguiendo su línea genealógica, vemos que el Contralmirante Salmón proviene de una familia vinculada a la Marina y a las armas. El antecesor conocido más remoto es el Almirante Francisco Salmón Rebentuh, de la Armada Española. El hijo, Federico Salmón y de Alvear, llega al Perú en 1698; miembro del Tribunal del Consulado de Lima, está casado con Carmina de Haya. Ambos, nacidos en Santander, son padres de .Juan José Salmón y de Haya, casado con Josefa de Luna, peruana. De ese matrimonio nace Esteban Salmón y de Luna, casado con Bernarda Fernández de Villalta. Capitán de Navío de la novísima Marina del Perú, prócer de la Independencia, firmante del Acta de la Independencia, de la plana Fundadora de la Armada del Perú en 1821, subdirector de la Escuela Naval de Paita y luego de la de Bellavista. Es padre de Federico Salmón y Fernández de Villalta, casado con Santos Fosatti, Teniente Coronel del Ejército Peruano, aunque ha

egresado de la Escuela Naval como guardiamarina; benemérito de la Patria en grado heroico y eminente, condecorado por el Perú y Bolivia por su actuación en el Combate del 2 de Mayo de 1866, en la Torre de la Merced, de donde fue rescatado gravemente herido. Concurre a la Guerra con Chile. Muere en 1884, cuando desempeñaba el cargo de Director de Guerra.

El padre de nuestro biografiado, Pablo Tulio Salmón Fosatti, es hijo del anterior. Nace en Lima el año 1861. Siendo Subteniente es ascendido a la clase inmediata por acción heroica en San Juan de Miraflores; en dicha batalla muere el que hubiera sido su suegro, el Capitán Adolfo de la Jara. En diciembre del año 1882, acompaña al presidente Miguel Iglesias, como Capitán del escuadrón escolta presidencial. Después de retiradas las fuerzas chilenas, prosigue su carrera militar en diferentes destacamentos del norte de la República, y más adelante se vinculará a las fuerzas del orden civil. Contrae matrimonio con doña Clemencia de la Jara Larriva, hija de la escritora Lastenia Larriva de Llona, casada en primeras nupcias con Adolfo de la Jara (1872). Es prefecto de varios departamentos del Perú, entre ellos Ayacucho, donde nace su segundo hijo, Federico (1911). Después de 1914, con el gobierno del presidente Óscar R. Benavides, el Teniente Coronel Pablo Salmón se establece con su familia en Lima. Aquí van a nacer los otros hijos, además de Pablo y Federico: José, Rafael, Daría, Soledad, Lola y Josefina. Es llamado a desempeñar importantes cargos políticos, entre ellos, Subprefecto e Intendente de Guerra y Policía de Lima y prefecto accidental de la misma.

Sus primeros años

El año 1915, el pequeño Federico, de cuatro años de edad, ingresa al jardín de infantes en el Colegio de los Sagrados Corazones de Belén, y el año 1918 empieza sus estudios primarios en el colegio SS. CC. de la Recoleta, donde, con los rudimentos de la lengua francesa, recibe también una formación humanista que enriquecerá su visión del mundo y la sociedad, y robustecerá su natural inclinación a las letras, que, como digna herencia de su abuela Lastenia Larriva, le llevará por caminos de la innovación cultural dentro del país y la Institución naval.

Transcurren sus años escolares en el local de plaza Francia, que en su memoria evoca: "con sus esbeltas torres en las que, nos decían, había cruzado en audaz vuelo el Teniente Romanet, de la Misión Naval Americana en el Perú", como solía recordar. "En el viejo patio donde los sacerdotes, terminado el almuerzo, se paseaban en amena conversación formando dos filas que se daban frente, lo que los obligaba a caminar sucesivamente de espaldas para mirarse durante su reco-

rrido; en el patio con sus hermosas columnas y frondosos árboles... Las columnas y los árboles eran nuestros mejores aliados en nuestros tradicionales encuentros de fútbol entre nuestro colegio y el de la Inmaculada de los padres jesuitas". Añadía a sus remembranzas: "... el chocolate-desayuno después de la comunión, con pequeñas galletas con dulce encima". Recordaba que los obligaban a hablar en francés durante el recreo, para dar gusto a sus profesores, los padres Armel, Atanasio y Pedro, que hasta habían ideado darles la boule a los renuentes a la lengua gala, acreedores de un castigo al final del recreo. Evocaba "la misteriosa huerta que imaginábamos enorme y llena de árboles de sabrosos frutos que nunca pudimos alcanzar, la leyenda del túnel entre nuestro colegio y el de las madres del Belén...".

Cadete en la Escuela Naval del Perú

El joven Salmón, terminada la secundaria, ahora con 16 años de edad, se presenta en marzo del año 1927 al concurso de admisión de la Escuela Naval del Perú. Después de rigurosos exámenes, el 25 de marzo es aceptado; le quedan siete días para preparar su equipo personal; debe presentarse el 2 de abril en la severa casa de La Punta, donde con veinticuatro jóvenes entusiastas, es dado de alta como cadete naval. La Escuela, será su hogar en los siguientes cuatro años. Se trata del "Edificio Grau", diseñado en forma de "C", con una fachada que en la parte central, entre los dos pisos, lucía una escultura en forma de la proa de un buque. Allí forjará su carácter y cultivará amistades con carácter de hermandad. Entre los condiscípulos más cercanos se encuentra su gran amigo Enrique León de la Fuente, recoletano de su promoción, pacasmayino, quien lo recuerda así: "Desde muchacho fue muy educado, elegante, impecable; incapaz de hacer una broma de mal gusto o de mortificar a nadie, de comportamiento muy correcto...".

El director de la Escuela, Comandante Charles Gordon Davy, al recibirlos los arenga con estas palabras: "Estáis dando el paso más importante que jamás hayan dado, se están entregando a la Armada Peruana, la primera línea de la defensa nacional." Es enfático al resaltar que la misión de la Escuela es hacer de ellos "caballeros instruidos, adoctrinados en el honor, la rectitud y la verdad". Bajo los nobles principios de esa alma máter, empieza una etapa que va a marcar su vida.

El año 1930, como cadete de cuarto año, a bordo del "R-3" hace la travesía con destino a Valparaíso. Ese año, bajo los gobiernos de los presidentes Augusto B. Leguía y Carlos Ibáñez, de Perú y Chile, respectivamente, a raíz de un arreglo diplomático, se hace posible –por primera vez desde la Guerra del Pacífico– el viaje de prácticamente toda la escuadra peruana (BAP "Almirante Grau", BAP "Coronel Bolognesi"

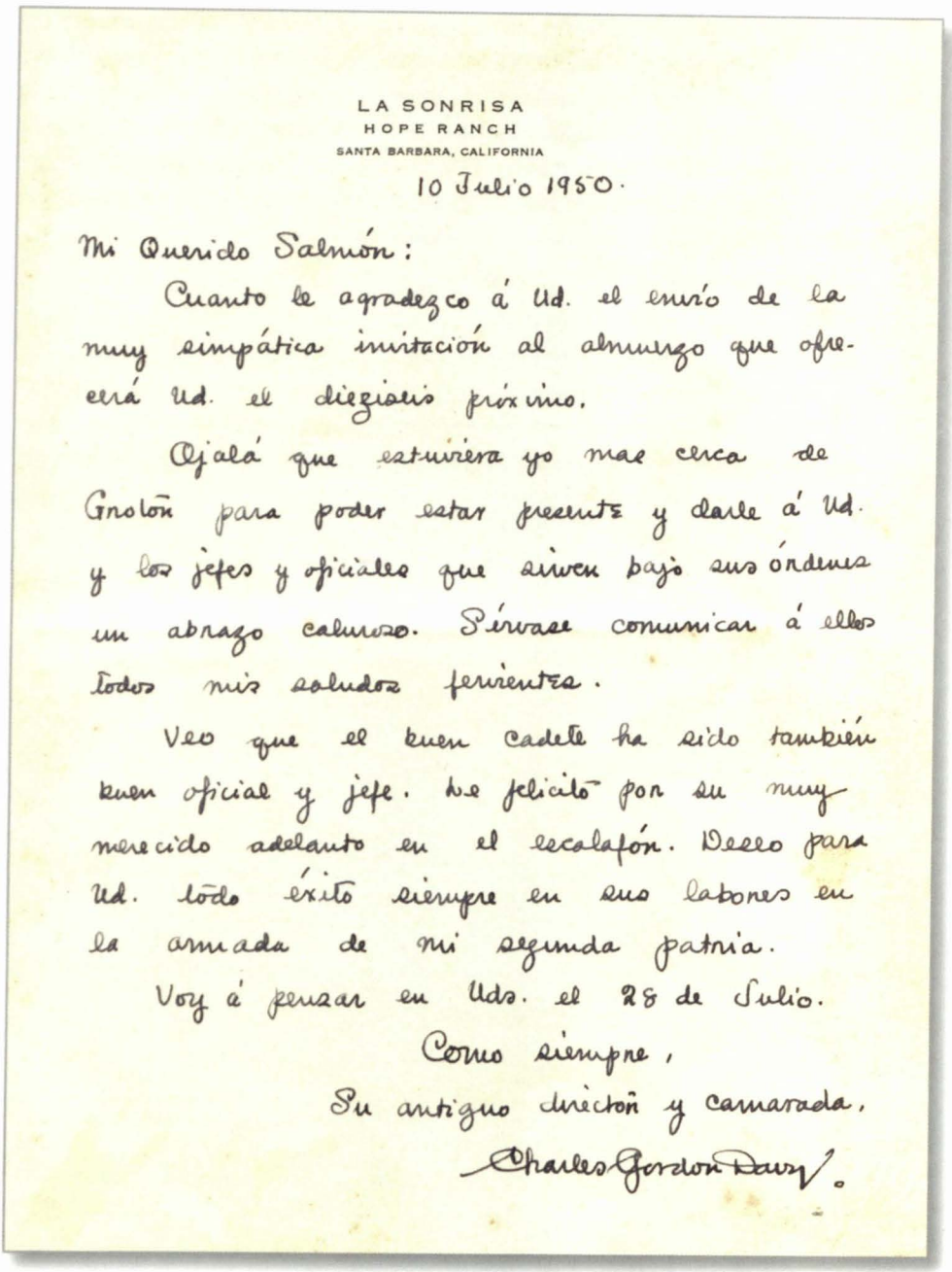
y los cuatro submarinos "R") al puerto de Valparaíso. Por razones obvias, resulta un acontecimiento de gran trascendencia para las relaciones internacionales. Salmón es testigo de las espontáneas muestras de afecto con que los recibe el pueblo chileno, las autoridades y la propia Marina chilena, situación inimaginable antes de 1929. La presencia de los submarinos "R", por su novedad, se convierte en un verdadero suceso, especialmente por su manifiesta superioridad sobre los viejos submarinos chilenos; el personal naval chileno no disimula su interés.

En abril de ese año conoce a la mujer de su vida, la joven dama iqueña Francisca Navea Brea. El encuentro ocurre en la Escuela Naval, con ocasión de la ceremonia del juramento de los nuevos cadetes, entre los que se encuentra Alfonso Navea Brea, hermano de Panchita. Los presenta doña Amelia Salmón de Navea, tía de Federico y anfitriona de la niña en Lima. Muy pronto entablan una relación romántica que va a durar ocho años, hasta culminar en el altar el año 1938. Ambos conforman una carismática pareja; ella, vivaz y encantadora, reconocida como la mujer más bella de Ica; él, apuesto y atildado caballero, de fino bigote, hermosos ojos con evocaciones de galán latino. La unión va a durar nada menos que sesenta y dos años.

En diciembre de 1932, junto con quince cadetes más, se gradúa en una ceremonia presidida por el presidente de la República, General Luis M. Sánchez Cerro.



Alumnos de la Escuela Naval con su director, el Comandante Charles Gordon Davy. El cadete Salmón en la tercera fila, a la izquierda, entre los dos Tenientes Primeros. Año 1930.



LA SONRISA
HOPE RANCH
SANTA BARBARA, CALIFORNIA

10 Julio 1950.

Mi Querido Salmón:

Cuanto le agradezco á Ud. el envío de la muy simpática invitación al almuerzo que ofrecerá Ud. el dieziseis próximo.

Ojalá que estuviera yo mas cerca de Groton para poder estar presente y darle á Ud. y los jefes y oficiales que sirven bajo sus órdenes un abrazo calurozo. Sírvase comunicar á ellos todos mis saludos ferientes.

Veo que el buen cadete ha sido también buen oficial y jefe. Le felicito por su muy merecido adelanto en el escalafón. Deseo para Ud. todo éxito siempre en sus labores en la armada de mi segunda patria.

Voy á pensar en Uds. el 28 de Julio.

Como siempre,

Su antiguo director y camarada,

Charles Gordon Davy.

Carta de Charles Gordon Davy, (Director de la Escuela Naval) durante sus años de cadete de naval: Maestro inolvidable.

En el Crucero "Lima". El Conflicto con Colombia

Con su despacho de Alférez de Fragata, desde el 6 de enero de 1933, toma posesión de su primera plaza: Oficial de Armamento del crucero "Coronel Bolognesi". Su estadía va a ser corta, pues en mayo es destacado al crucero "Lima" como oficial de navegación, Está a punto de participar de un episodio histórico con ribetes de hazaña, del cual dará testimonio años más tarde, cuando la entrañable nave sea una reliquia en riesgo de desaparecer.

En setiembre de 1932 se había producido el conflicto con Colombia por la toma de Leticia. Nuestra Fuerza Avanzada del Atlántico, integrada por el crucero "Grau" y los submarinos "R1" y "R2", debe movilizarse hacia el Amazonas, pues las fuerzas colombianas se aprestaban a remontar el Gran Río para desalojar a los peruanos. La veterana "Lima", es requerida para utilizar sus cañones como fortaleza a flote.

La "Lima", coloquialmente conocida como "cañonera", que se venía desempeñando como nave madrina de los submarinos, toma ahora un rumbo inédito. El 1 de octubre de 1933 se hace a la mar en el puerto del Callao, en demanda de Pará, con destino a Iquitos. Integrando la plana mayor del Primer Comandante, Capitán de Fragata don Carlos Pfeiffer, se encuentra el Alférez Salmón, además de otros cuatro alfereces, entre ellos dos compañeros de promoción, José Gregorio del Castillo A. y su entrañable amigo Juan Manuel Castro Hart. Ponen rumbo al Norte, con destino a Balboa, Panamá. Tocará Puerto España, en la isla Trinidad, sobre el Caribe, y de ese puerto hacia Belem do Pará. El 9 de noviembre, en la desembocadura del gran río, la "Lima" da encuentro a los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar", procedentes de Estonia, al cazatorpedero "Rodríguez" y el "Perené", buque de la CPV, estos últimos procedentes del Callao. La fuerza naval es espectacular, aun con unidades disímiles con muchos años de vida y, en el caso de los destructores, con instalaciones y sistemas operados por primera vez y en una larga travesía.

Ya en el Amazonas, el joven oficial de navegación, "marino de agua salada", delega el gobierno del buque a los prácticos, eximios conocedores de los vericuetos, vados y obstáculos del gran río. El 19 de noviembre, arriban al puerto de Manaos; quedan aún por delante 1.200 millas hasta el punto de destino, Iquitos. La cañonera, vapor a carbón de piedra, no tiene más remedio que consumir leña en grandes cantidades –por su menor poder calorífico–; en las riberas se amontonan grandes rumas de capirona para la "Lima". Por fin en aguas peruanas el 12 de diciembre, con el puerto de Leticia a la vista y el Pabellón Nacional ondeando en el puesto militar "Ramón Castilla", los hombres de la guarnición



A bordo de uno de los submarinos "R". New London, EE. UU. Año 1950

los saludan, pañuelos en alto; en respuesta, la vieja nave hace sonar la sirena. El 15 de diciembre de 1933, junto con los destructores y el cazatorpedero, llegan a Iquitos. Desde el muelle la multitud da vivas a la poderosa fuerza naval. Horas después, por la embanderada ciudad, circulan orgullosos los marinos, entre ellos, nuestro Alférez Salmón, vistiendo el impecable uniforme blanco de la Marina de Guerra del Perú. Iquitos florecía entonces bajo la romántica leyenda de los años dorados del auge cauchero. Prosperaban los negocios de empresarios italianos y judíos, y el vínculo de la ciudad puerto con Estados Unidos y Europa permitía disfrutar en plena selva de lujos y exquisiteces de allende los mares, por decir, helados ingleses, perfumes franceses, sedas y porcelanas de la China, pianos austriacos, sombreros y sombrillas de Londres y Manila. Encantadoras jovencitas educadas en París, vestidas de etamina, lucían su belleza en las calles loretanas, o, al piano, dejaban oír los sones de las melodías en boga en Londres y París. El joven Salmón va a permanecer allí un año, siempre en la "Lima".

La veterana cañonera ha cubierto 3.810 millas en aguas del Pacífico, Caribe y Atlántico, y remontado dos mil millas del colosal río-mar Amazonas, gran hazaña para llegar a su último puerto de destino.

A bordo de los Submarinos "R"

Destinado al BAP "Marañón", pasa, en julio de 1935, siempre como jefe de navegación, al "R3". Será un largo periodo en los "R", hasta el mes de marzo de 1945. Va a adquirir pericia, conocimiento del arma y una entrañable relación afectiva con los estas naves. En 1936 viaja a Filadelfia, EE. UU., en el "R-3", que junto con el "R-4" regresa a su casa constructora, "The Electric Storage Battery Co." para el primer cambio de baterías. Se diploma en la Casa Sperry Gyroscope, Brooklin N.Y., EE. UU. Después de conseguir en 1937 su calificación en submarinos, tras un severo examen ante la junta integrada por el Comandante de la División de Submarinos,

Capitán de Fragata José R. Alzamora, y los Capitanes de Corbeta Guillermo Tirado Lamb y Juan F. Torres Matos, Comandantes del "R-1" y "R-3", respectivamente, empieza una serie de travesías y patrullajes a bordo del "R3", hasta marzo de 1938.

El 5 de noviembre de este último año, ahora con el grado de Teniente Primero, contrae matrimonio con su adorada Panchita. La ceremonia, en la iglesia de la Recoleta en la Plaza Francia, es oficiada por su amigo y condiscípulo recoletano R. P. Gustavo Habersperger. De esa unión van a venir al mundo cuatro hijos: Federico, Enrique, Ana María y María Francisca.

La década del 40: Conflicto con el Ecuador. Segunda Guerra Mundial

En mayo de 1939 es nombrado instructor de la Escuela de Submarinos que funcionaba en el Arsenal Naval del Callao, la misma que organizara el Contralmirante Roque Saldías. Junto con Carlos Espinoza Illich, van a ser los primeros instructores. Más adelante es nombrado jefe de la Escuela de Submarinos.

La década del 40 marca una intensa actividad operativa en la mar. Los tiempos son críticos para el país –por el conflicto con Ecuador– y para el mundo, en plena conflagración mundial. De abril a julio de 1941, con el plan de operaciones de la campaña en el Ecuador, patrulla con la División de Submarinos la costa norte.

Asciende a Capitán de Corbeta el 2 de febrero de 1942, y ya como Comandante del "R-3", continúa el patrullaje en la costa norte, hasta el mes de setiembre, en que es designado ayudante del Jefe de Estado Mayor General de la Marina. En ese ínterin, el 27 de mayo, ha nacido su segundo hijo, Enrique, al que solo va a conocer tres meses después, a su regreso a Lima, cuando asume el cargo de Ayudante del jefe de Estado Mayor General de la Marina. En el mes de enero de 1943, vuelve a la mar, esta vez embarcado en la Fuerza de Tarea del Pacífico Sur (USN), en la que participa nuestra Armada en apoyo de las fuerzas aliadas en la Segunda Guerra Mundial. De febrero a mayo, con el comando del "R2", continúa el patrullaje en la costa norte, en resguardo de Talara, que es zona estratégica por el petróleo.

Con el comando del "R2" y de la Primera Sección de Submarinos, el año 1944 viaja a la Base Naval de Coco-Solo, en la Zona del Canal de Panamá para el cambio de baterías y reacondicionamiento del "R-1" y el "R-2". El excelente desempeño de sus submarinos lo hacen merecedor de las felicitaciones del Comandante del 15° Distrito Naval de los EE. UU. y del ministro de Marina peruano. Hasta marzo de 1945 continúa en el "R-2".





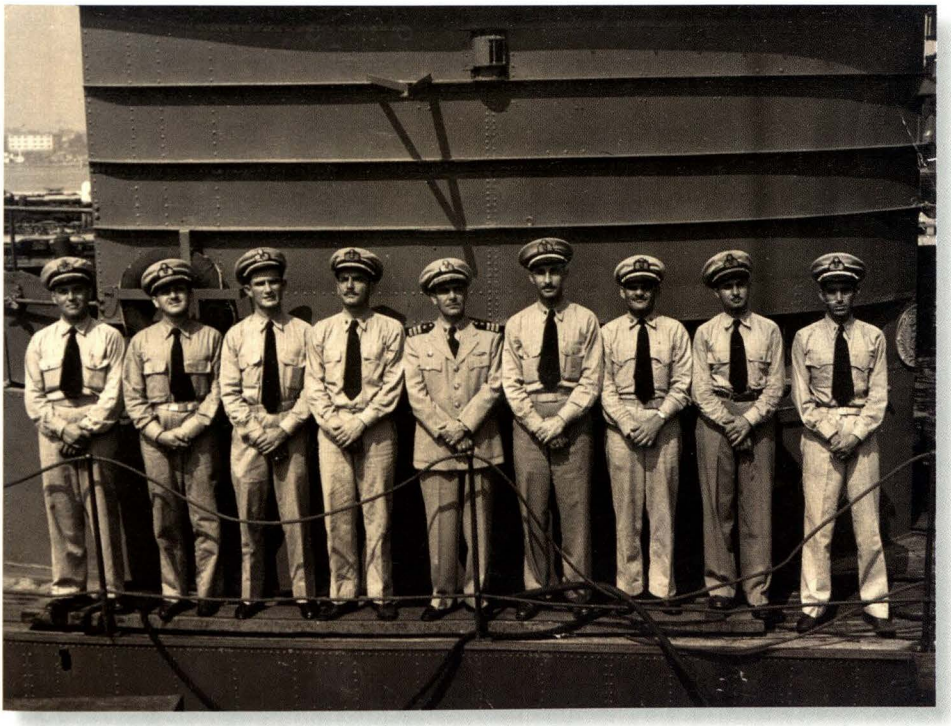
En la cubierta del submarino "R3", el año 1934, con la dotación de la nave. Sentados, de der. a izq.: Alféreces Enrique León de la Fuente y Federico Salmón; Capitán de Corbeta Alfonso Balaguer, Teniente Primero Juan Francisco Torres Matos, Alférez Óscar Carlín.

En abril de 1945, como jefe de la Proveeduría de la Armada en la Dirección General de Administración, donde se supone va a dedicarse a rutinarias tareas administrativas, el inquieto joven Capitán de Corbeta va a aplicar su ingenio creativo. En las inmediaciones del Arsenal Naval existe un terreno abandonado, un lote de treinta hectáreas cubierto de desmonte y en parte afectado por filtraciones, en el que muy bien se podría hacer allí un huerto que provea de verduras frescas a la Armada. Con la asistencia técnica de la Scipa, Servicio Cooperativo Interamericano de Producción de Alimentos, que a la sazón funcionaba como dependencia del Ministerio de Agricultura, implanta el "Huerto de la Marina". Las primeras cosechas se recogen el año siguiente: dos mil setenta kilos de hortalizas, nueve mil cuatrocientos kilos de camote, y se tiene una plantación de tres mil setecientas simientes de plátano. Se ha podido satisfacer el cincuenta por ciento de los requerimientos de hortalizas, lo que representa una economía de ciento setenta mil soles por año. Un interesante logro de Salmón en un rubro totalmente ajeno a sus quehaceres navales.

Al Comando de la Fragata "Gálvez" en la conmemoración del Centenario de la Marina Castellana

El año 1948, con el grado de Capitán de Fragata se encuentra al comando de la fragata BAP "Gálvez". El presidente de la República, José Luis Bustamente y Rivero personalmente, le encomienda la honrosa misión de llevar su nave en representación de la Marina de Guerra del Perú para asistir en España a las ceremonias conmemorativas del VII Centenario de la Fundación de la Marina Castellana. En Huelva, en los primeros días del mes de octubre de ese año, se iban a dar cita las marinas de todos los países iberoamericanos para la magna celebración.

El 4 de setiembre, a mediodía, la fragata "Gálvez" parte a Sevilla. Horas antes, el Comandante Salmón ha recibido a bordo al Presidente, sus ministros de Relaciones Exteriores, Marina y de Educación; al embajador de España, Fernando Castiella y Maíz; al ministro consejero, Marqués de Bogaraya; al embajador del Perú en España, Raúl Porras Barrenechea; al alcalde de Lima, Luis Gallo Porras, y a diversas autoridades civiles, militares y navales del Callao. El 2 de octubre el buque arriba a las costas de Cádiz y continúa su travesía por el río Guadalquivir hasta Sevilla, para acoderarse frente a la histórica Torre del Oro, para la revista internacional que va a presidir el Generalísimo Francisco Franco. En Huelva, cada uno de los 29 buques, españoles, lusitanos y extranjeros, toma su lugar en la barra. La presencia de la "Gálvez" no pasa desapercibida, representa dignamente al Perú; el buque más moderno de nuestra escuadra resulta ser también el mejor equipado de los quince buques visitantes. El Gobierno de España lo condecora el 17 de noviembre con la "Cruz del Mérito Naval" de Segunda Clase.



Durante la comisión con la División de Submarinos a New London, EE. UU., año 1950, para el recorrido integral de los submarinos "R". En la foto, al centro el C. de F. Federico Salmón; inmediatamente a su derecha, el C. de C. Luis Vargas Caballero y C. de C. Miguel Rotalde. A su izquierda, el C. de C. Alfredo Battistini.

Al asumir en diciembre del año 1949 la Comandancia de la División de Submarinos, le esperan tres importantes comisiones. En primer lugar, reafirmar el óptimo nivel de operatividad de las unidades submarinas. Aplicará un razonado y exigente régimen de entrenamiento en puerto y en la mar, y logra su cometido con largueza, pues el desempeño de la flota y de cada una de las naves alcanza su más alto nivel.

Luego, el año 1950, va a llevar la División de Submarinos a Groton, Conn., a los mismos astilleros donde se construyeron, The Electric Boat Co., para realizar trabajos de mejoramiento de la capacidad operativa de los "R". La llegada de las unidades que veinticuatro años después vuelven al lugar de su nacimiento, constituye un verdadero suceso en la Base de Submarinos norteamericana. Se elogia la exactitud del arribo en la fecha y hora anunciada veinte días antes. Los "R" llegaron primero a la Base de Submarinos de New London, que albergaba casi un ciento de submarinos americanos, tipo FLEET, GUPPY, BALAO Y GATO, y al día siguiente el Almirante US Navy James J. Fife, Comandante de la Fuerza de Submarinos del Atlántico, solicita que se extienda la estadía por 48 horas más, para que los comandos, oficiales y personal de su Fuerza visiten las unidades peruanas "para que comprobasen cómo se podía operar y mantener cuatro submarinos con casi tres décadas de vida y que parecían llegar para pasar revista y no para un recorrido integral". Durante dos días cientos de submarinistas de la más poderosa y moderna fuerza a flote, desfilan por los cuatro "R".

Ocho meses después, una remozada División de Submarinos se reincorporaba a la Armada peruana. La misión ha sido cumplida a cabalidad.

Por último, y no menos importante, Salmón, fiel a sus principios, impulsa los temas de bienestar de la División de Submarinos: las condiciones de habitabilidad, racionamiento, actividades sociales y deportivas. Se preocupa de que el submarinista se desarrolle tanto en lo personal y emocional, como en lo profesional.

En abril de 1953 cumple una delicada comisión a cargo del Grupo de Inspección de la Construcción de los Submarinos tipo "SIERRA" en EE. UU., "Lobo" y "Tiburón". Los trabajos tomarán un largo plazo, por lo que la familia Salmón Navea se traslada a Estados Unidos. Se instala en Groton, donde los niños son matriculados en la escuela de la localidad; muy pronto estarán desenvolviéndose fluidamente en inglés.

El Comandante Salmón presenta sus saludos a las autoridades navales del Atlántico y de la cercana base de submarinos, y de inmediato, el 11 de mayo, da comienzo a las labores en los astilleros de la New London Ship & Engine

Company, en Groton, Los otros miembros de la comisión, los capitanes de fragata Enrique León de la Fuente y Fernando Elías Aparicio se le reúnen poco después.

El 27 de octubre el "Tiburón" es lanzado al agua y el 6 de febrero del siguiente año se lleva a cabo la ceremonia de lanzamiento del "Lobo", que amadrina la señora Panchita Salmón.

Por fin, el 8 de julio de 1954 las dos unidades zarpan rumbo al Callao y arriban a la ensenada de Ancón once días después. Allí son inspeccionadas por el presidente Manuel A. Odría, quien se embarca en el "Tiburón" para dirigirse al Callao. Las dos flamantes unidades son escoltadas por la división de destructores ("Aguirre", "Castilla" y "Rodríguez") y por los cuatro submarinos "R". El 21 de julio los dos nuevos submarinos, bautizados BAP "Dos de Mayo" y BAP "Abtao", hacen su entrada triunfal en la rada del Callao conducidos por el Comandante de la división, el Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara.

"Después de su ascenso a Capitán de Navío, el año 1958 es designado Comandante de la Flotilla de Submarinos. Al mando de seis unidades, participa, de enero a febrero, en el crucero de verano que llega hasta Panamá".

Después de su ascenso a Capitán de Navío, el año 1958 es designado Comandante de la Flotilla de Submarinos. Al mando de seis unidades, participa, de enero a febrero, en el crucero de verano que llega hasta Panamá. En esta ocasión sostiene una entrevista con el Comandante en Jefe del XV Distrito Naval de los Estados Unidos, Contralmirante George H. Wales USN, en la que se pone en relieve la excelencia de la fuerza peruana. El prestigioso diario *La Estrella de Panamá* publica una nota sobre el arribo de la flotilla peruana, destacando el hecho de que es la primera vez, desde el término de la Segunda Guerra Mundial, que se reunía una fuerza submarina tan numerosa.

El compromiso de su cargo se va poner a prueba cuando el 18 de julio de 1958, se entera del inminente advenimiento de un dictamen desfavorable sobre la capacidad operativa de los submarinos "R". En ese momento, Salmón es quien mejor conoce esas unidades; está familiarizado con ellas desde larga data y sabe mejor que nadie de sus capacidades y posibilidades dentro de la escuadra. En su condición de Comandante de la Flotilla, toma una osada decisión, totalmente inédita dentro de los parámetros jerárquicos de la Institución.

Decide opinar y hacerlo tajantemente; lo mueve su profundo sentido ético y su responsabilidad moral ante la escuadra y el país. Eleva al Comandante general de la Marina, con clasificación de "estrictamente secreto", un detenido informe sobre los "R", que concluye con dos recomendaciones: a) Que cualquier decisión sea producto de un bien madurado estudio. b) Que se agoten todas las posibilidades de reacondicionamiento de las baterías, para resolver un problema que en verdad es inherente a cualquier armada que posea submarinos. c) Que la decisión final, en el caso de ser desfavorable a la supervivencia de los "R", no se lleve a cabo por ningún motivo, hasta asegurar su reemplazo –y procede a exponer los elementos de juicio– como también para salvar el momento internacional que vive el país, cuando una manifestación de debilidad naval podría tener desastrosas consecuencias para la seguridad de la nación.

En 1999, al desclasificarse el documento después de cuarenta años, el Almirante Salmón puede recién comentar al respecto; confesó que la respuesta que le dieron a su oficio significó para él "la más dura y amarga llamada de atención de toda su trayectoria naval", ya que su opinión fue considerada como una "rebeldía" ante una decisión del alto mando. Sin embargo, a la postre obtuvo su recompensa, pues finalmente sí se atendió su prudente recomendación: se conservaron las unidades, y un año después, el 31 de diciembre de 1958, cuando dejó el mando, pudo entregar la Flotilla con sus ocho unidades en plena operatividad.

Ha completado quince años y cinco meses de servicios prestados en forma efectiva en los submarinos de la Marina de Guerra del Perú, un récord excelente que le hace merecedor del reconocimiento de jefes, oficiales y personal naval, que con el tiempo van a tomar a Federico Salmón como el referente de una trayectoria naval y submarinista ejemplar.

El BAP "Almirante Grau"

Don Federico estuvo también presente en otro momento de gran significación para nuestra Armada peruana y para el Perú. El 27 de octubre del año 1959, por su experiencia y cualidades profesionales, el Gobierno le encarga la jefatura de la Comisión de adquirir, reacondicionar, recibir y traer de Inglaterra el nuevo buque Insignia de la escuadra, el BAP "Almirante Grau", ex HMS "New Foundland", una nave que el país entero espera con profunda ilusión y para cuya compra la Asociación Pro Marina y el diario *El Comercio* han movilizado a la ciudadanía en la gran colecta nacional.

Salmón arriba a Gran Bretaña el 31 de octubre, acompañado de un primer grupo de 18 oficiales y 46 oficiales de mar. De inmediato se trasladan a la Base Naval en Portsmouth, donde se encuentra amarrado el HMS "Newfoundland". A partir del día siguiente se da inicio a los trabajos, que deben ser concluidos en el plazo de 45 días, lapso que para los ingleses resulta inconcebible. Durante cinco semanas trabajan día y noche a ritmo acelerado, oficiales y tripulación en esforzada competencia, y finalmente el 15 de diciembre alcanzan la meta imposible. Después de las pruebas en muelle, en la mañana de ese día el buque se hace a la mar en aguas del English Channel, para efectuar durante 48 horas las pruebas programadas.



Comandante del "BAP" Grau, año 1961.

Al fin, el 30 de diciembre en la base naval de Portsmouth, con la ceremonia de afirmado del Pabellón se incorpora el buque a la escuadra peruana. La misión se ha cumplido a cabalidad. Ya en posesión del crucero y bendecido este, el embajador del Perú, Ricardo Rivera Schreiber confiere el mando del buque al Capitán de Navío Federico Salmón de la Jara.

La nave emprende viaje rumbo al Callao. El 31 de enero de 1960 hace su entrada a Ancón, donde abordan la nave el presidente de la República, Manuel Prado Ugarteche, el ministro de Marina y el alto mando naval. Ante la rada del Callao hace su aparición la silueta rotunda del BAP "Almirante Grau". El buque avanza, al tiempo que remolcadores y prácticos se aprestan para dirigir las operaciones para acoderar en muelle. El Comandante Salmón, en el puente de mando, es informado por su segundo: "Señor, los remolcadores esperan sus órdenes". Él, resuelto, responde: "No. Lo voy a hacer yo". Y da las órdenes, seguro, con nervio contenido, enérgico. El gigante, bajo su mando, se encamina con precisión matemática hacia el muelle y acodera suave, majestuosamente. Salmón respira fuerte y dice para sí mismo: "Alguien tenía que hacerlo por primera vez". El recibimiento es apoteósico, la multitud lo vitorea. La gallarda imagen de su Comandante, don Federico Salmón de la Jara, encarna el espíritu de la emblemática nave. En palabras de Joseph Conrad, "él es el Buque".



En febrero de ese año el BAP "Grau" participa en el Crucero de Verano. La partida es un suceso; en el muelle lo despide el ministro de Marina, Vicealmirante Guillermo Tirado. Acompaña al buque insignia la División de destructores escolta al mando del Contralmirante Gustavo Mathey, Comandante General de la Escuadra. La travesía obedece al clamor ciudadano que reclama conocer la poderosa unidad. A lo largo del periplo, de Tumbes a Tacna, en cada uno de los puertos se repite una y otra vez la emoción del recibimiento ciudadano, vítores, muestras de afecto.

El 8 de octubre de ese mismo año, al comando del BAP "Almirante Grau", participa en la más grande Revista Naval que registra la historia de la Marina. Doce unidades de la Armada realizan espectaculares maniobras a treinta millas al norte del Callao. A bordo del buque insignia "Almirante Grau" se encuentra el jefe del Estado, don Manuel Prado Ugarteche, y alrededor de trescientos invitados. Se trata del acto culminante del programa celebratorio del Día de la Marina; miles de personas espectan los ejercicios desde el puerto del Callao. Al año siguiente, participará otra vez en el Crucero de Verano, esta vez con destino a Panamá, integrando la división al mando del Comandante General de la Escuadra, Contralmirante Miguel Chávez Goytizolo, quien viaja a bordo del "Grau".

Agregado Naval en Chile

Agosto de 1961. Su carrera entra en una nueva etapa, con un matiz que va a hacer aflorar en él un carisma especial, tacto y cortesía que aplicará sabiamente en sus responsabilidades de agregado naval a la Embajada del Perú en Chile; su principal misión será actuar como emisario de buena voluntad de su Armada y su país. En Santiago se encuentra con el embajador don Manuel Seoane, más adelante reemplazado por el General don Armando Revoredo; con ambos va a sostener una amistad muy cercana y van a conformar un magnífico equipo para desarrollar una extraordinaria labor diplomática de acercamiento con el vecino país. Juan Miguel Bákula se encuentra también en la Embajada en calidad de Encargado de Negocios; con él va a entablar una amistad que se mantendrá a lo largo de los años; coincidirán después como miembros del Instituto de Estudios Histórico Marítimos y de la Academia Nacional de Historia.

La familia Salmón Navea viaja a Chile a bordo del barco de bandera italiana "Uso di Mare", y ya en Santiago se instalan en Las Condes, en la zona

de Apoquindo. Ana María y María Francisca son matriculadas en el colegio SS. CC. "Sophianum", para cursar los últimos años de media. Apoyado por su esposa Panchita, acogida incondicionalmente por la sociedad santiaguina, el Comandante Salmón va a cumplir su misión diplomática con excelencia. Entre sus aportes, destaca su labor para remozar el Club Peruano, de Santiago de Chile, del cual más adelante lo nombran presidente; y su brillante representación como delegado peruano en la III Conferencia Naval Interamericana que se celebra en Santiago, al año siguiente, a la que asisten los asesores navales de once países americanos.



Acompañado de su esposa Panchita, sus hijos Federico, Ana María y María Francisca, y su nieto Alfonso Magill Salmón. Año 2008.

En enero del año 1963 asciende al grado de Contralmirante. Aún se mantiene en la Agregaduría, hasta junio. Antes del retorno a la patria, los esposos Salmón son agasajados con un inolvidable viaje a los lagos del Sur, como invitados del Almirante Leopoldo Fontaine, Comandante en Jefe de la Armada de Chile.

Ha sido una experiencia memorable. Don Federico y doña Panchita han puesto todo su empeño en dar brillo a la imagen del Perú y de la Marina Guerra en el vecino país hermano, cumpliendo una admirable labor que estrecha lazos y cimienta amistades que durarán a lo largo de toda sus vidas.

Pasa a la situación de retiro el 30 de diciembre de 1967. El 3 de enero del año siguiente, junto con el Vicealmirante Fernando Lino Zamudio, ambos de la promoción 1932, reciben el homenaje de la Marina de Guerra por 35 años de servicio. La ceremonia tiene lugar a bordo del BAP "Bolognesi". El Almirante Salmón no puede evitar las lágrimas cuando recibe la insignia de manos de su hijo, el Teniente Segundo AP Enrique Salmón Navea. Las naves de la Armada surtas en el Callao izan la señal de "Bien hecho" y una salva de 19 tiros de cañón lo rubrica.

En la Compañía Peruana de Vapores

El presidente Fernando Belaunde Terry, quien entraba en su quinto año de gobierno, lo llama para pedirle que presida la Compañía Peruana de Vapores, flota mercante del Estado, por entonces muy venida a menos. Pedro Pablo Kuczynski, entonces joven y promisor empresario, va a formar parte del nuevo directorio de la corporación, junto con el General de División Julio Humberto Luna Ferreccio, el doctor Jorge Duarte La Rosa y el doctor Rodríguez Carpi, del Ministerio de Hacienda. Lo acompañará también en la gestión su amigo, el Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, como Jefe del departamento de personal. Cuenta Kuscynsky que el presidente les dijo: "Hemos comprado 18 nuevos barcos de carga, ¡encárguense!". El 5 de enero de 1968 el Almirante Salmón asumía formalmente el cargo de presidente del Consejo de Administración de la CPV. Empezaba un periodo de ardua tarea para llevar a cabo, de acuerdo a la ley N° 17044, la reestructuración y reorganización de la empresa estatal. Dice PPK: "Allí comenzó una verdadera aventura, dirigida con total honestidad, transparencia y capacidad por Fico Salmón". Primero decidieron vender seis de los barcos, aún no construidos, porque hubiera sido imposible conseguir carga para tantos buques. Hubo que rediseñar los 12 barcos restantes que el Estado había comprado sin pensar que el Perú era un país minero con puertos lentos. Añade: "Contratamos consultores para rediseñar las grúas y las tapas de las cargas. Tuvimos negociaciones muy duras con los astilleros españoles y finlandeses para hacer las modificaciones. Al final, una compra que había sido muy criticada salió enderezada y limpìa". Con su gran capacidad de liderazgo, el almirante Salmón logra que el personal de oficiales y tripulantes demuestren su alta capacidad profesional para recibir y poner en operación la flota en tan corto tiempo. El 3 de octubre de 1968, con el golpe militar de Juan Velasco Alvarado que depuso al presidente Belaunde, pareció que se ponían en riesgo los progresos que había logrado la CPV. Empero, el Gobierno Revolucionario ratificó a Salmón en el directorio. Sin embargo, el nuevo régimen tenía propensión a ejercer interferencias políticas en la Corporación, las cuales, como manifiesta Kuscynsky, no se toleraron mientras Salmón estuvo al mando.

En abril de 1970 es nombrado presidente del directorio de la CPV. Bajo su gestión la nueva Compañía nace como organismo público descentralizado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En mayo del año 1971, Salmón anuncia que el SIMA les construirá nueve graneleros de 25 mil toneladas cada uno. Apenas el 12 de diciembre se produce el lanzamiento del carguero BAP

"Rímac" desde las gradas del Servicio Industrial de la Marina, donde ha sido construido íntegramente, un verdadero acontecimiento para la industria local.

En el curso de ese año, para la inauguración de la línea al Japón con los cargueros peruanos de la CPV "Palma" y "Chocano", viaja a Tokio para presidir una recepción a la que asisten altos funcionarios del Gobierno japonés, de empresas navieras y de la embajada del Perú. Es una excelente oportunidad para ampliar el intercambio comercial naviero entre los dos países. El *barman* recibe la delicada y secreta receta de nuestro tradicional Pisco Sour, pero le queda pendiente resolver el "cómo" preparar tal volumen de bebida acorde con el gran número de invitados. El ingenio oriental sale del paso utilizando una coctelera por demás heterodoxa: una prosaica lavadora centrífuga de ropa.



Presidiendo una asamblea, el Valm. Salmón de la Jara.

El año 1972 la CPV se convierte en la primera entidad empresarial pública accionaria de la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE) cuando su presidente, el Contralmirante Salmón, hace entrega a COFIDE de un paquete de acciones por valor de 897 millones con 937 mil de soles. El 8 de junio, al vencerse el plazo de su mandato para ejercer la presidencia del directorio de la CPV, pide ser relevado en sus funciones. Su exitosa gestión había dado un extraordinario impulso a la Marina Mercante nacional, estableciendo nuevos tráficos de operación en el norte de Europa y el Mediterráneo, Estados Unidos, Golfo de México, Japón, los puertos canadienses del Atlántico y la costa del Pacífico de Canadá: los buques peruanos están presentes en todos los mares del mundo.

Todavía lo aguardan nuevas responsabilidades. De la empresa privada es requerido por varias prestigiosas empresas para presidir sus directorios. En



Presidente Honorario y Vitalicio del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Año 2008.

noviembre de 1986 viaja a Tokio, en compañía de su esposa Panchita, atendiendo una gentil invitación del señor Kiyoshi Kumagai, Chairman de la Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., de cuya rama del Perú el Almirante es director desde hace una década. El viaje representa, además de la oportunidad de conocer el milenario país y de saludar a los buenos amigos de Kawasaki, cuya amistad cultivó desde la época en que ejercía la presidencia de la CPV, fungir de embajador de buena voluntad del Perú, llevando las expresiones de nuestra cultura, con muestras del Museo de Oro y de Armas, de su amigo Miguel Mujica Gallo. El encanto de su consorte, doña Panchita, cautiva a sus anfitriones, a quienes enseña a cantar los boleros de moda.

Cómo nace la Historia Marítima del Perú

En julio del año 1963, el Contralmirante Salmón se encuentra de vuelta de Santiago, ejerce el cargo de director general de Administración de la Marina y ha sido elegido presidente del Centro Naval del Perú. Coincide allí con su gran amigo Luis Felipe Villena, quien desempeñaba el cargo de presidente de la Comisión Cultural del Centro Naval, por ausencia del titular, José Valdizán Gamio. Villena venía de la Argentina, donde había tenido oportunidad de ver los trabajos que se hacían sobre historia naval bajo la dirección del Almirante Laurio Destéfani. Concibió entonces la idea de rescatar y continuar los trabajos históricos de la Marina, que en forma solitaria y en diferentes momentos habían emprendido Rosendo Melo, Manuel I. Vegas, Germán Stiglich y aun el Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía. De las conversaciones de los dos amigos nació la idea, magnífica aunque utópica, de escribir la historia naval del Perú. El Almirante Salmón, en la sesión del Centro Naval de 27 de setiembre, expone el proyecto ante su junta directiva. Se encuentran presentes los oficiales de Ma-

rina más indicados para apoyarlo: el Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía, director del Museo Naval del Perú, vecino al Centro Naval; el Comandante Francisco Quiroz, también submarinista, entusiasta, creativo, muy relacionado con los medios de prensa; su condiscípulo y gran amigo Juan Manuel Castro Hart, que cuenta con experiencia editorial; el Almirante Esteban Zímic Vidal, marino científico y oceanógrafo. La propuesta encuentra una gran receptividad en estas enérgicas personalidades; surgen nuevas ideas y sobre todo la convicción de que el proyecto debía abarcar no solo el aspecto naval, sino, más importante aun, que tratándose de un país marítimo, debe escribirse la historia marítima del Perú: sus hombres, sus naves, puertos, la gravitación de las actividades marítimas en la vida del país, desde las más remotas épocas, abarcando, en fin, todo lo que constituye la realidad marítima. Al elevarse la propuesta a las autoridades navales, la solvencia del Almirante Salmón es fundamental para que la Institución no dude en darle un abierto y generoso apoyo. Con el espaldarazo oficial, se convoca a un selecto grupo de destacados oficiales de Marina y eminentes historiadores para conformar la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, presidida por el Contralmirante Salmón. De inmediato se da comienzo a los trabajos de investigación histórica. El primer tomo vio la luz el año 1972, y hasta la fecha han aparecido trece tomos en 27 volúmenes, los tres últimos, en el 2006, 2009 y 2011, correspondientes al tomo XI, sobre la Guerra con Chile, de las autorías del Contralmirante don Melitón Carvajal Pareja y la doctora Miriam Salas Olivari; y el tomo XIII, *La República* 1906 a 1919, del doctor Percy Cayo Córdova. El sueño es hoy una realidad. La obra, única en su concepción dentro de la historiografía nacional, ha sido reconocida como obra de interés científico y cultural. Ha despertado la conciencia del Perú como país con un destino marítimo.

La Comisión, el 17 de octubre de 1973, por decreto supremo pasó a ser el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, bajo la presidencia del Almirante Salmón. El 4 de octubre de ese mismo año el ministro de Marina, vicealmirante Carlos Tirado Alcorta, había distinguido a los gestores y autores de la *Historia Marítima del Perú*, imponiéndoles la Cruz Peruana al Mérito Naval, y al Contralmirante Salmón en el grado de Gran Oficial, por renovados méritos. El Almirante Salmón va a conducir su nave, el Instituto, en un periplo que dura casi treinta años, siempre acompañado por el Comandante Luis Felipe Villena. Juntos conforman una dupla imbatible: el timón y el motor. En la vieja casa de Nicolás de Araníbar en Santa Beatriz, con sus escaleras de mármol que tanto gustaban al Almirante, sube cada día a trancos rápidos, alegres, para reunirse con su secretario ejecutivo.

Gestión de Salmón, a favor de la familia naval: Urbanización Neptuno y balneario de Ancón

El Almirante Salmón mantuvo una constante preocupación por los proyectos de bienestar de la familia naval. Desde diciembre de 1966, como presidente del Proyecto Residencial para Oficiales de Marina (Urbanización Neptuno, en terrenos del fundo Monterrico Chico), consiguió el 6 agosto de 1975 la autorización para la construcción de aproximadamente 231 a 421 casas. El tesón de su directiva supera el plazo de tres años programado, pues en mayo del año siguiente las familias navales, entre ellas las del propio Salmón, establecen su residencia en la Urbanización Neptuno, y él es elegido presidente de la junta de propietarios.

Otro acariciado proyecto fue el del balneario para la Marina. Un día de julio de 1956, conversaba Salmón, quien era secretario del Comité Directivo del Centro Naval, con otros oficiales amigos sobre la posibilidad de conseguir un balneario para los socios. El capitán de Navío Donald McLean, de la Misión Naval Americana, asesor de la ESUP, quien se encontraba presente; invita al comandante Salmón para un vuelo de reconocimiento de la costa al norte de Lima a bordo de la avioneta de la Misión. Desde el aire avizoran la playa ideal detrás de Ancón, escondida entre acantilados y aparentemente inaccesible por carretera. El 24 de noviembre de ese año 1956 se le adjudica al Ministerio de Marina el área que comprende tres magníficas playas y más de trescientas hectáreas del predio que limita al este con la bahía de Ancón. Desde el año 1957, a partir de la vicepresidencia del Centro Naval y presidencia de la Comisión del Balneario, sigue trabajando en el proyecto, primero para construir la pista de acceso a las playas, en febrero de 1958, con la compañía Nordgreen & Velbedere. En 1965 ve por fin el fruto de sus esfuerzos cuando se ponen a disposición de los socios las primeras instalaciones y servicios del Balneario.

Sus últimos fructíferos años

Continuó ejerciendo la presidencia del Instituto hasta 1992, año en que cede la posta al Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo. El pleno del Instituto lo nombra su Presidente Honorario Vitalicio, y en esta nueva etapa continúa colaborando en los proyectos de la tercera parte de la *Historia Marítima* y la historia de los submarinos.

Su vida se encaminaba por un curso plácido y sereno en el calor de su hogar. Empero, lo aguardaba una terrible prueba. Su amado hijo Enrique, Vicealmirante en servicio activo, fallece trágicamente en Lima el 11 de marzo de 1995. Quienes lo querían temieron que no resistiera el golpe. El día del sepelio, cuando la Marina rendía tributo al joven Vicealmirante de brillante carrera naval, don Federico, en silla de ruedas, frágil, profundamente abatido, parecía lejano, ensimismado: todos los años que hasta entonces habían respetado su lozanía habían caído sobre él. Con el tiempo se recuperó, con mucha dificultad, es cierto, solo porque tenía que rescatar a Panchita de su profunda pena de madre.



En Torre Tagle, con el canciller Domingo García Belaúnde, durante la ceremonia en que le impuso la condecoración de la Orden del Sol en el grado de Gran Cruz. 13 de marzo de 2007.

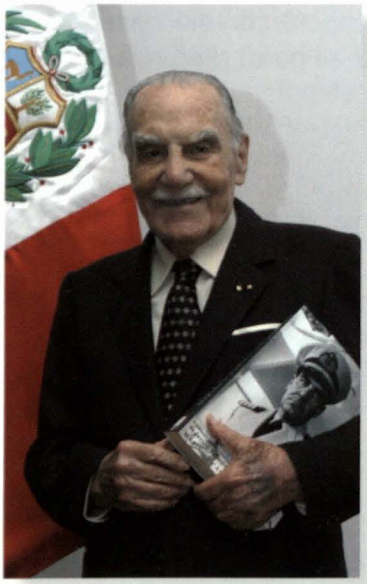
El año 1998 la Academia Nacional de la Historia lo incorpora como miembro de número. El 10 de diciembre, el doctor José Agustín de la Puente Candamo, presidente de la Academia, le impone la insignia; ambos son fundadores y protagonistas en la gesta de la *Historia Marítima del Perú*. Quien lo recibe, es el embajador Juan Miguel Bákula Patiño, su amigo desde la época en que ambos se desempeñaron en la Embajada del Perú en Chile. Su discurso de incorporación: "Teodosio Cabada González Prada, un ilustre peruano", rinde homenaje a un viejo amigo, también miembro fundador de la *Historia Marítima*.

El 13 de marzo del año 2007 el país lo honra con la condecoración de la Orden del Sol en el grado de Gran Cruz, en reconocimiento de su aporte en la concepción y dirección del proyecto de escribir la *Historia Marítima del Perú*, extraordinaria contribución a la cultura nacional. Días después, la Marina de Guerra, el Instituto y las más distinguidas personalidades de la sociedad y la cultura se dan cita en el Centro Naval del Perú para rendirle honores con motivo de la presentación del libro *Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara, Marino y Gran Señor.*



Con su amada Panchita en Torre Tagle.

Ahora sí en el retiro, su casa de Neptuno, en la calle Mediterráneo 170, se convierte en punto de encuentro de oficiales de Marina de todos los grados: viejos amigos y colegas, así como los más jóvenes de las nuevas generaciones, que acuden a la tertulia con el más antiguo, longevo y distinguido Almirante de la Armada nacional, el patriarca. Era muy querido. Todo aquel que alguna vez trabajó bajo sus órdenes le guardaba gran cariño y respeto: era el jefe justo, bondadoso, generoso, profundamente responsable de su tripulación. Proverbialmente recibía la visita de antiguos marineros, oficiales de mar, mayordomos, choferes, que llegaban a saludarlo, muchas veces llevándole un cariñoso presente; otros le escribían y lo llamaban por teléfono aun desde otros países.



Don Federico el día de la presentación de su libro homenaje. 17 de marzo del 2007

El Almirante Salmón recordaba con especial cariño y orgullo que tuvo bajo su mando en el crucero "Grau" el año 1939 al marinero Lorenzo Alva Caballero, malabriguero de nacimiento; y que años más tarde, en 1966, en la naciente Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, tendría al hijo, Julio Alva Flores, quien con Víctor Tipiana conformaban la única planta administrativa, con todas las funciones a su cargo, desde mensajeros, telefonistas, secretarios y, en general, impulsores de la obra. El Almirante contaba en su artículo en la *Revista de Marina*, "Semblanza al marinero peruano", cómo el destino quiso que tuviese a padre e hijo, a bordo de "sus buques".

Al cumplir los noventa y nueve años de edad, el año 2010, recibe en su casa el saludo de sus compañeros de carrera, los entrañables submarinistas. Sería la última vez que se reunieran. No alcanzó a cumplir los cien años que la Fuerza

de Submarinos esperaba para conmemorar con él su primer siglo de existencia, su testigo presencial por antonomasia.

El 23 de agosto del año 2010, entregó su alma al Señor, en paz, acompañado por su amada Panchita y su hija María Francisca.

Fuentes

- Cayo Córdova, Percy. *Historia Marítima del Perú*: La República, 1906 a 1919. Tomo XIII. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2009.
- Kuczynski, Pedro Pablo. "Federico Salmón de la Jara". En: Diario *El Comercio*, 20 de setiembre, 2010.
- León de la Fuente, Enrique. "A mi amigo el Contralmirante Federico Salmón de la Jara". En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara: Marino y caballero ejemplar.* Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2007. pp. 141-143.
- Salmón de la Jara, Federico. "Recuerdos de una larga y fructífera vida". En: López Martínez, Héctor. *El periodista de la cultura: Alejandro Miró Quesada Garland*, 90 años. Lima, 2005. pp. 191-192.
- Salmón de la Jara, Federico. "Semblanza al marino peruano". En: *Revista de Marina*, Lima, jul.-dic., 2002. pp. 125-128.




SOCIEDAD FUNDADORES DE LA INDEPENDENCIA