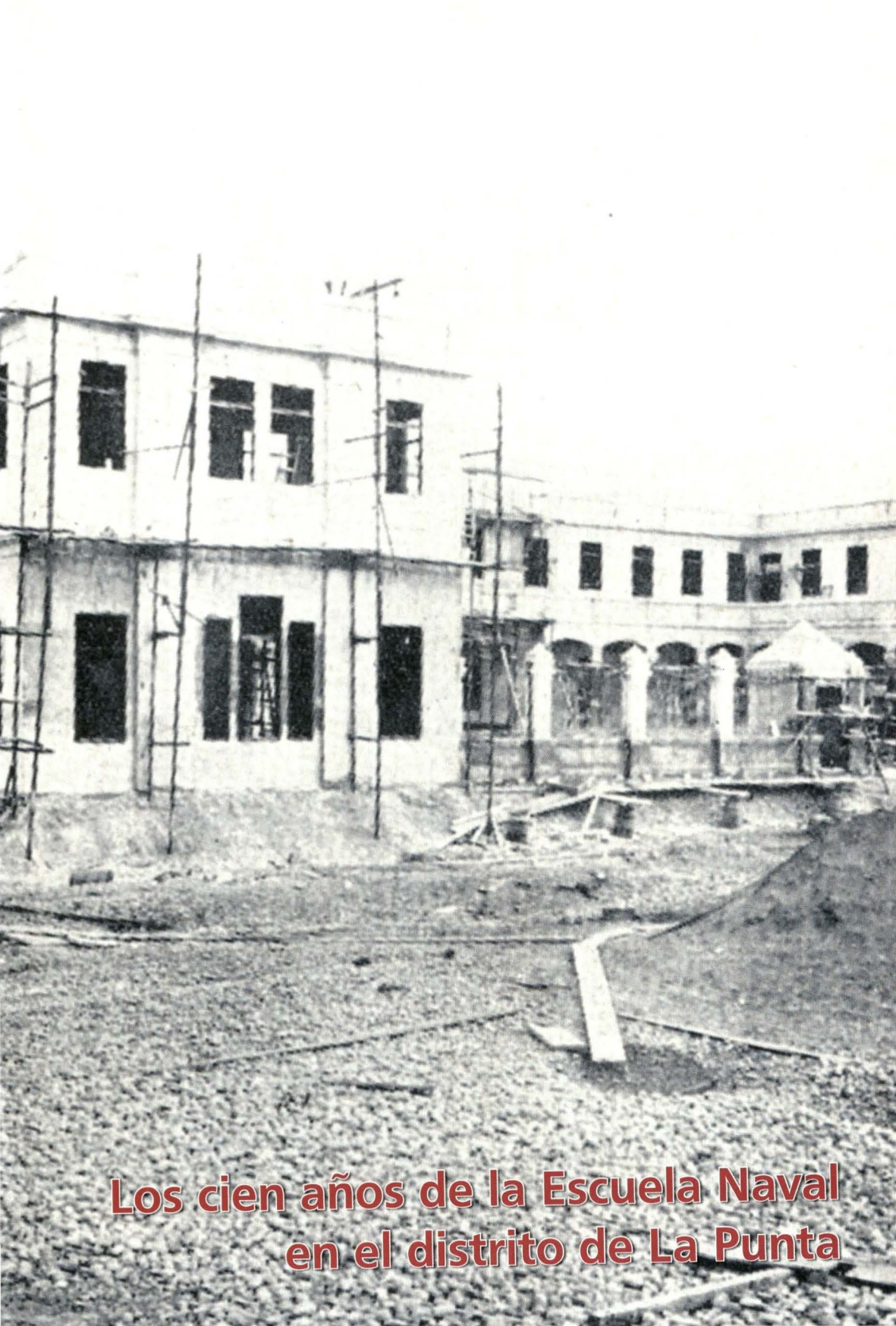
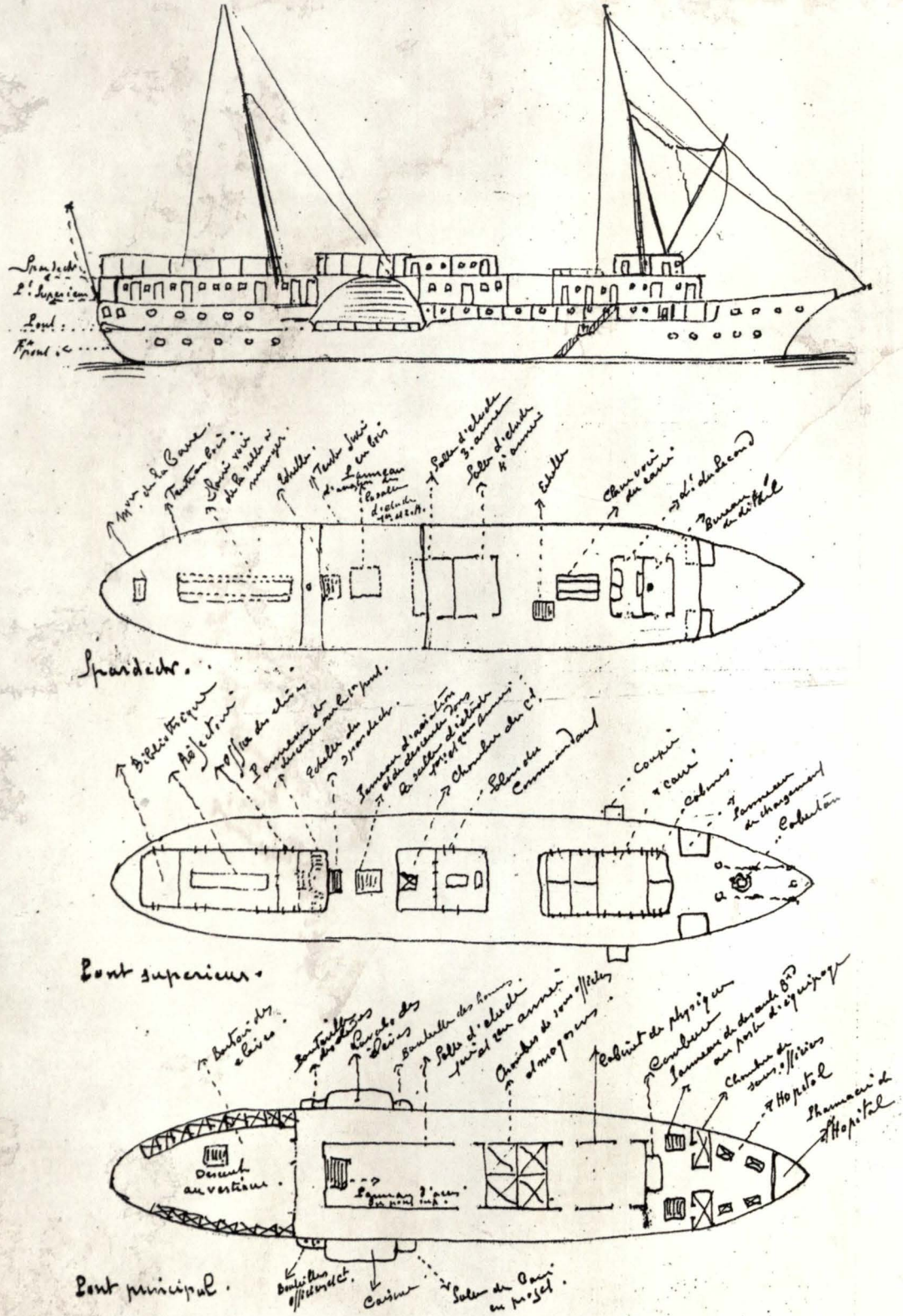


Los cien años de la Escuela Naval en el distrito de La Punta



Pontón "Perú". Croquis a mano levée

Croquis del Pontón "Perú" elaborado por el Teniente de Navío Paul de Marguerye (AHM)

La Escuela Naval, 1884-1912



Capitán de Navío
JOHN RODRÍGUEZ ASTI

En el presente artículo, reseñaremos el resurgimiento, evolución y funcionamiento de la Escuela Naval del Perú dentro del proceso de reconstrucción institucional emprendido luego de la Guerra con Chile, hasta 1912, año que fue trasladada a su ubicación actual en el distrito de La Punta.

La Armada Peruana luego de la Guerra con Chile

Concluida la Guerra con Chile, tras la firma del Tratado de Ancón del 20 de octubre de 1883, el Perú quedó sumido en una grave crisis, de la que tardaría muchos años en recuperarse. La Armada, cuyas naves fueron hundidas por sus propias dotaciones la mañana del 15 de enero de 1881 en el Callao, antes de rendirlas al enemigo, tuvo un inmenso reto al emprender su reconstrucción prácticamente de la nada.

Pese a las grandes carencias fiscales, los pocos oficiales que permanecieron sirviendo en sus filas, fueron quienes mantuvieron las tradiciones, asegurando la continuidad de una Institución cuyo glorioso pasado no podía quedar en el olvido.

Por otro lado, la situación internacional del Perú a principios del siglo XX, hacía necesario que nuestro país reconstituyese lo más pronto posible su poder militar, habida cuenta de lo complicada que se presentaba la situación con sus países vecinos, puesto que aún estaba pendiente la solución del problema de Tacna y Arica, así como la definición de las fronteras con Ecuador y Colombia.

En ese sentido, la Armada, primera línea de defensa de la Nación, se hallaba en una situación muy lejana de lo que se demandaba de ella. Consciente de la situación, el ministro de Guerra y Marina, Capitán de Navío Manuel Villavisencio, en su mensaje al Congreso de 1903, expresaba claramente:

> *"Muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa de su extenso litoral, de ese factor positivo de la estrategia militar, de Marina de Guerra. Después de los desastres de la Guerra del Pacífico, no quedaron ni vestigios de nuestra gloriosa escuadra. Veintitrés años han transcurrido y sensible es decirlo, por dolorosa que sea, debo aclarar ante la Representación Nacional, que nuestros puertos están a merced del primero que intente ultrajarlos o herirlos a mansalva..."*[1].

La Escuela Naval entre los años 1884 y 1904

La Escuela Naval, que en la década de 1870 había funcionado a bordo de los transportes "Meteoro" y "Marañón", al iniciarse la guerra en 1879, por decisión gubernamental tuvo que ser clausurada.

Concluida la guerra, fue recién en 1888 cuando el Gobierno presidido por el General Andrés Avelino Cáceres dispuso el reinicio de su funcionamiento a bordo del pontón "Perú", buque adquirido específicamente por la Armada para tal propósito.[2] Allí se desarrollaron sus actividades hasta 1896, puesto que en aquel año el Gobierno unificó a la Escuela Militar y a la Escuela Naval bajo el nombre de "Escuela Militar Preparatoria y Naval", trasladándola a la ciudad de Lima, en donde funcionó en un edificio ubicado en el fundo "Santa Sofía".

De acuerdo con testimonios de la época, *"la instrucción de los cadetes era deficiente y complicada, pues todos los cursos eran algo así como una amalgama de marina y milicia; la organización del plantel era algo que más semejaba a un colegio de salesianos que a un instituto militar"*[3].

Habiendo las autoridades navales observado la ineficacia del establecimiento mixto naval y militar, el Gobierno ordenó su disolución por decreto supremo el 12 de junio de 1900, restableciendo la Escuela Naval a bordo del pontón "Perú". En función de lo anterior, con fecha 14 de julio del mismo año, 40 alumnos de la sección de Marina de la extinta Escuela Militar Preparatoria y Naval, fueron reasignados a la Escuela Naval, mientras que a los 11 alumnos de la sección del Ejército, se les destinó a la recién creada Escuela Militar de Chorrilllos.[4]

Con miras a restablecer una enseñanza específicamente destinada a formar a los futuros oficiales de Marina, el plan de estudios de la Escuela Naval fue reformulado, considerando cuatro años de estudios y clasificando las asignaturas a ser dictadas en nueve secciones. Estas eran las secciones de Matemáticas, Literatura y Leyes, Ingeniería Marítima, Navegación, Química y Física, Náutica, Artillería y Armamento, Fisiología e Higiene, así como la de Idiomas (francés e inglés). Luego, un nuevo reglamento para su funcionamiento fue aprobado el 27 de mayo de 1901 mediante resolución del ministro de Guerra y Marina.

No obstante haber sido reorganizada la Escuela e instalada a bordo del pontón "Perú", las limitaciones propias de este buque de pequeño tamaño, carente de propulsión y ambientes adecuados para la instrucción, lo hacían poco aparente para los fines a los que fue destinado.

Estas deficiencias las hizo notar en 1901 el entonces director de la Escuela Naval, Capitán de Navío Juan Manuel Ontaneda, cuando en su informe anual al ministro del ramo, manifestaba que con respecto al funcionamiento de la Escuela a bordo del "Perú": *"No basta, sin embargo, para el completo lleno de su objetivo, el que solo se halle a flote, pues, como Ud. sabe, para que la teoría reporte ventajas, especialmente en nuestra profesión, debe unirse a la práctica, y esta no podrá obtenerse satisfactoriamente mientras el plantel carezca del indispensable buque escuela, armado y equipado para el servicio de mar"*[5].



Nuevo local de la Escuela Naval en La Punta en proceso de construcción (AHM).

"[...] la elección de Pardo trajo consigo expectativas de mejora en el país, de manera especial en los sectores de Educación y Defensa nacional. En su discurso leído ante el Congreso Nacional el 28 de julio de 1905 —diez meses después de haber asumido el cargo—, consecuente con su ofrecimiento como candidato, Pardo puso de manifiesto importantes líneas de acción que guiarían el resto de su gestión".

Como dato de interés, en 1902, la Armada gestionó que los cinco alumnos de la Escuela que se graduaron en enero de aquel año con el grado de guardiamarinas[6], fuesen admitidos a bordo de la fragata escuela "Presidente Sarmiento", que efectuó un viaje de instrucción alrededor del mundo. Estos guardiamarinas, una vez concluido el viaje, permanecieron por un año más embarcados a bordo de buques de guerra de aquella nación.

Al año siguiente, 1903, se efectuaron algunas reformas en el reglamento de la Escuela Naval, dividiendo el periodo formativo de cuatro años en dos secciones: preparatoria y especial. La sección preparatoria, de un año de duración, como su nombre lo indica, estaba destinada a brindar cursos necesarios para capacitar a los alumnos ingresantes con los conocimientos suficientes para continuar con los cursos superiores a ser dictados en los tres siguientes años, a cargo de la sección especial. Por otro lado, en vista de los buenos resultados obtenidos con las prácticas profesionales en buques de la Armada argentina, el Gobierno gestionó ante su similar norteamericano el embarque de los doce guardiamarinas graduados en enero de aquel año, obteniendo autorización para el embarque de los seis que mejores calificativos obtuvieron en sus exámenes. Para ello, los designados zarparon del Callao a bordo de un vapor el 2 de mayo de 1903, con destino a Nueva York, y a su arribo, tres fueron embarcados a bordo del acorazado USS "Illinois", y los restantes en el acorazado USS "Alabama"[7]. Al año siguiente, cinco de los seis guardiamarinas fueron redistribuidos a otras unidades de la flota norteamericana, continuando con sus prácticas a bordo de los acorazados "Iowa", "Kearsarge", "Missouri", "Illinois", "Massachusetts" y "Alabama", quienes, de acuerdo con los informes de los comandantes de los buques en donde se hallaban, se desempeñaron con éxito, obteniendo notas honrosas.[8]

La elección de José Pardo y Barreda como Presidente y una nueva política naval para el Perú. La contratación de la Misión Naval Francesa y las reformas en la Escuela Naval del Perú

En 1904, habiendo fallecido en ejercicio el presidente Manuel Candamo, el cargo fue asumido por su segundo vicepresidente, Serapio Calderón, debido a que el primer vicepresidente, Lino Alarco, también había fallecido. De conformidad con la Constitución vigente en aquel entonces, Calderón convocó a elecciones presidenciales, en las que resultó electo José Pardo y Barreda, joven político y abogado, militante del Partido Civil, e hijo de quien fuera fundador de aquel partido y presidente del Perú entre los años 1872 y 1876. El programa de gobierno del Partido Civilista que Pardo representaba, como anota el historiador Jorge Basadre, fue leído en una asamblea llevada a cabo el 12 de junio en el Palacio de la Exposición, mediante la cual quedó oficializada su candidatura a la presidencia de la República. En su discurso, Pardo llamó al Ejército y a la Marina *"las primeras de las instituciones nacionales, porque garantizan el honor de la República, su integridad territorial y el imperio de la Constitución y de las leyes"*, para agregar que *"todo Gobierno patriota y previsor debe dedicar a la institución guerrera su atención preferente, esforzándose en mejorar su personal, su material y sus servicios"*[9]. Los lemas enarbolados por el civilismo en esta campaña fueron "Orden y Progreso", "Ley y Trabajo" y "Escuelas y Caminos".[10]

Con estos antecedentes, la elección de Pardo trajo consigo expectativas de mejora en el país, de manera especial en los sectores de Educación y Defensa nacional. En su discurso leído ante el Congreso Nacional el 28 de julio de 1905 —diez meses después de haber asumido el cargo—, consecuente con su ofrecimiento como candidato, Pardo puso de manifiesto importantes líneas de acción que guiarían el resto de su gestión. Refiriéndose a la Armada, indicó que la Institución tendría la más cuidadosa atención de su Gobierno. Como parte de esta política tendiente a reconstruir el poder naval peruano, una de las primeras medidas fue la adquisición en Gran Bretaña de los cruceros exploradores "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", buques que con su incorporación a nuestra Escuadra, en 1907, marcaron el renacimiento institucional. Otra de las medidas consideradas dentro de las políticas en materia de Defensa del presidente Pardo, fue la reforma de la Escuela Naval, y por ello se vio por conveniente contratar a un oficial de Marina en Europa para la reforma de la Escuela Naval.[11] En esta decisión probablemente influyó el éxito obtenido en la reorganización y

"El objetivo era reorganizar a la Escuela Naval, para que su plan de estudios fuese similar al de establecimientos semejantes del extranjero. Adicionalmente, se buscaría que anualmente los alumnos más destacados complementaran su aprendizaje en escuelas extranjeras".

modernización del Ejército mediante la contratación de la Misión Militar Francesa.[12] El objetivo era reorganizar a la Escuela Naval, para que su plan de estudios fuese similar al de establecimientos semejantes del extranjero. Adicionalmente, se buscaría que anualmente los alumnos más destacados complementaran su aprendizaje en escuelas extranjeras.

Meses antes de su discurso ante el Congreso, Pardo ya había dado instrucciones, por intermedio del ministro de Relaciones Exteriores, para contratar a un Teniente de Navío de la Marina francesa, con la finalidad de que tomase la dirección de la Escuela Naval.[13] Esta gestión se concretó con la venia de las autoridades francesas el 25 de mayo de 1905, cuando el Gobierno peruano firmó contrato con el Teniente de Navío Paul de Marguerye, quien llegó al Perú a mediados de ese año. Una vez en el país, Marguerye ocupó el resto del año en estudiar la situación de la Escuela Naval, para lo que contó con la ayuda del director en funciones, Capitán de Navío Toribio Raygada, preparando algunos estudios y recomendaciones.[14]

Encontrándose enterado de la situación y problemática de la Escuela Naval, Marguerye asumió el cargo de Director el 30 de enero de 1906. Una de las primeras medidas que adoptó luego de asumir la dirección de la Escuela, fue la elaboración de un proyecto de reforma de su reglamento orgánico, que, entre otras cosas, fijaba el inicio y término del año académico entre el 1° de marzo y el 31 de diciembre de cada año; dividía el año académico en tres trimestres, más un mes adicional dedicado a preparar el examen de fin de año. Establecía, asimismo, un concurso de admisión para el ingreso a la Escuela, fijándose, entre otros requisitos, ser peruano de nacimiento y tener una edad mayor a los 14 años y menor a los 17 años al 1° de abril del año del concurso. También se normaba que los postulantes debían pasar un examen médico, tener buena vista, así como rendir pruebas escritas para acreditar conocimientos.

Otro de los aspectos incluidos en las reformas propuestas fue la reglamentación y organización de las currículas y cursos a ser dictados a los alumnos de

la Escuela. El programa de enseñanza se reorientó principalmente a consagrar el tiempo necesario al estudio profundo de las Matemáticas, que se consideraban base de toda instrucción, así como comenzar lo más pronto posible la enseñanza de los cursos profesionales para que los alumnos los asimilaran gradualmente, y que su educación aumentara mediante ejercicios numerosos. La metodología de enseñanza también se vio modificada; el trato a los alumnos varió considerablemente de la antigua rigidez disciplinaria aplicada a los estudios, a un trato más afable.

Con referencia a la duración del proceso de formación en la Escuela Naval, se estableció un año preparatorio destinado a las Matemáticas y tres años técnicos consagrados al estudio de cursos profesionales. Todas estas propuestas fueron aceptadas por la superioridad naval, y con resolución del 5 de febrero de 1906, fue aprobado el mencionado proyecto de reforma al reglamento de la Escuela Naval.[15]

Cabe señalar que las mejoras en este centro académico durante la gestión de Marguerye no solamente se limitaron a la parte organizativa, sino también abordaron la funcional. Al respecto, un problema que requería una solución inmediata era el lugar en donde funcionaba la Escuela. De acuerdo con un informe presentado por Marguerye, fechado 1 de julio de 1906, el pontón "Perú" no resultaba ser —por su antigüedad y limitaciones— la nave más adecuada para el funcionamiento de una escuela naval. Por ello, a recomendación de Marguerye, la Escuela se trasladó a bordo del transporte "Iquitos", buque que sin mayores inconvenientes fue acondicionado para su nuevo propósito. Otros problemas álgidos estaban dados por el reducido número de oficiales que dotaban al buque, lo que obligaba a que la enseñanza de muchos cursos y el servicio de guardia fueran asumidos por ellos, lo cual constituía una traba para la buena marcha de la Escuela. Asimismo, con respecto a los profesores civiles, Marguerye manifestaba en su informe que ellos "no mostraban empeño en el cumplimiento de sus obligaciones, en razón a que priorizaban sus actividades en tierra en oposición a sus deberes en la Escuela, produciéndose, como consecuencia de ello, frecuentes cambios en el horario de dictado de clases"[16].

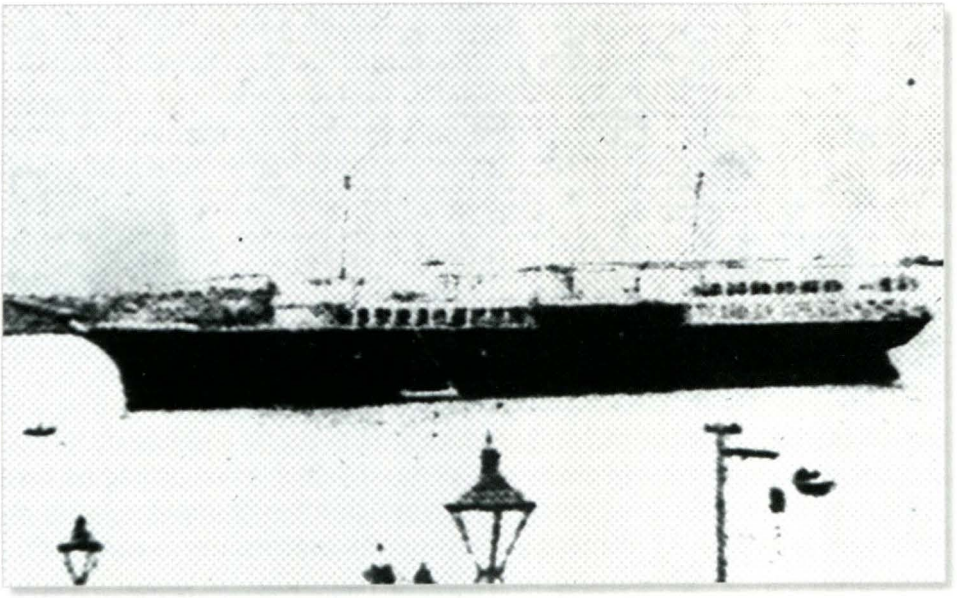
Con referencia a los recursos, Marguerye informaba que "la ausencia de fondos acotada en mi informe al Ministro [de Guerra y Marina] es un obstáculo para la preparación de los cursos, el mantenimiento de los instrumentos, la adquisición de libros para la biblioteca y la instrucción práctica de los alumnos[17].

Y con referencia al estado general del casco del "Perú", mencionaba que "gran cantidad de agua salada se filtra en los fondos del pontón, lo cual indica una

situación sanitaria defectuosa. El remedio a tal situación sería la remoción de las calderas y maquinarias restantes a fin de permitir la limpieza y mantenimiento del fondo del pontón. Empero el mal estado del 'Perú' no justifica tal dispendio"[18] .

En consideración al informe y a las recomendaciones deMarguerye, el Gobierno dispuso el traslado de la Escuela a bordo del transporte "Iquitos"[19], buque que sin mayores inconvenientes fue acondicionado para su nuevo propósito.[20]

El Capitán de Fragata Marguerye estuvo a cargo de la dirección de la Escuela Naval hasta inicios de 1908, puesto que el 28 de enero de aquel año fue puesto a órdenes del Ministerio de Guerra y Marina. En dicho ministerio desempeñó funciones de asesor durante un breve periodo, habiéndose ausentado del Perú a fines de 1908 en uso de una licencia para viajar a Francia por motivos particulares. Pese a haber estado tan solo dos años en el cargo, la gestión de Marguerye se puede considerar sumamente fructífera, puesto que llevó a cabo una serie de reformas en la instrucción, dándole mayor énfasis a la parte científica de la profesión. Entre otras mejoras, implantó el empleo de textos profesionales, muchos de ellos usados en la Escuela Naval francesa, para cuya impresión gestionó y obtuvo una máquina litográfica.[17]



Ponton "Perú" (Variedades Nº 69, 2 de junio 1909)

Pontón "Perú"

Nombre	Constructor	Inicio const.	Comisionamiento	Incorporación en la Armada	Baja
"Perú" (ex -"Santiago")	John Elder & Co., Glasgow	1871	1872	10-07-1885	1909

Características principales

Dimensiones

Eslora: 74,65 m	Manga: 10,66 m	Calado: 4,41 m

Desplazamiento:

Estándar: 997 tons.

Armamento:

Un cañón Blakely con montaje de montaña

Un cañón de bronce para señales

Propulsión:

Una máquina a vapor de alta y baja presión, con ruedas de paletas laterales.
Dos calderas de fierro tubulares.

Potencia: 250 hp nominales

Velocidad: 11 nudos

Combustible: carbón, 240 toneladas

Dotación:

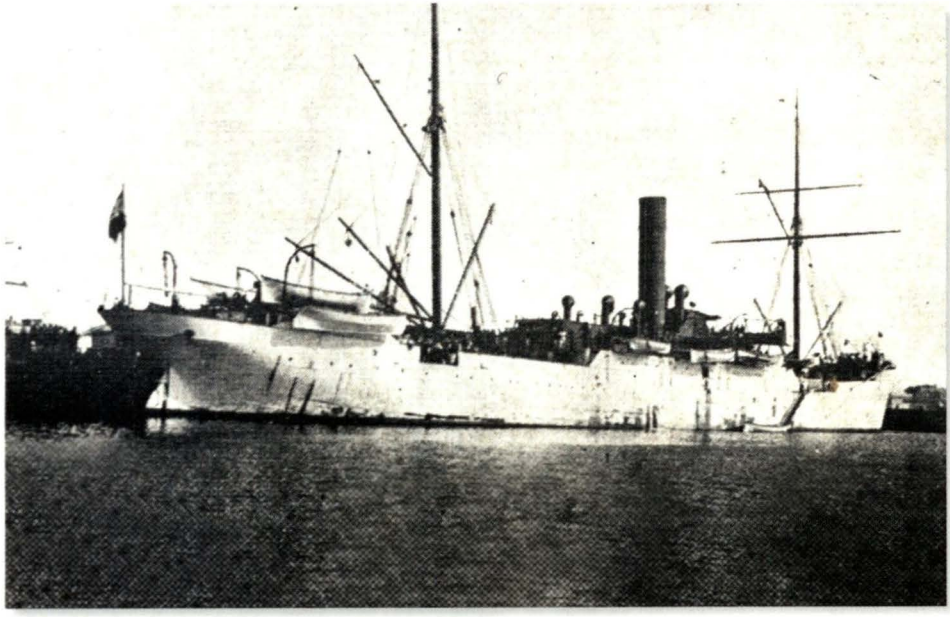
9 oficiales, 11 guardiamarinas, 1 contador, 1 cirujano, 8 ingenieros, 81 tripulantes (1885)

Capacidad de transporte: 1.000 hombres, 260 caballos, 500 toneladas de artillería, municiones, pertrechos de guerra o carbón.

Notas:

Vapor construido bajo el nombre de *"Santiago"* para la Pacific Steam Navigation Company, destinado al transporte de carga y pasajeros. Fue comprado para la Armada del Perú por el Gobierno del presidente Iglesias en 1885, y rebautizado con el nombre de *"Perú"*. El 22 de marzo de 1887, este buque, junto al transporte *"Santa Rosa"*, fueron entregados a la empresa Enrique Berninzon & Co. para su administración y operación; sin embargo, pocos meses después, en enero de 1888, retornaron al control de la Armada. En ese mismo año, la planta propulsora del *"Perú"* fue desmontada de a bordo y vendida, por lo que el buque quedó convertido en pontón. Hallándose en estas condiciones, en 1888 el Gobierno del General Cáceres dispuso el funcionamiento de la Escuela Naval a bordo, para lo cual se tuvieron que efectuar algunas reformas en la distribución del compartimentaje interior, iniciándose las actividades académicas al año siguiente. Nueve años después, para ser más precisos en marzo de 1897, fue clausurada la Escuela Naval a bordo del *"Perú"*, pasando el buque a órdenes de la Escuadra, y en junio del mismo año, se le transfirió al Ministerio de Fomento para su conservación, cuidado y guardianía. En el año 1900, la Escuela Naval es reinstalada a bordo, funcionando allí hasta 1907, año en el que por recomendación del jefe de la Misión Naval Francesa, considerando la antigüedad y malas condiciones del buque, sus funciones fueron transferidas al transporte *"Iquitos"*. Finalmente, el pontón *"Perú"* fue retirado del servicio de la Armada en 1909, y vendido para su desguace.

A su retorno, Marguerye fue nombrado Director de Marina, quedando la Escuela Naval a cargo del Capitán de Fragata Ernesto Caballero y Lastres entre enero de 1908 y enero de 1909, y luego por el Capitán de Fragata Eulogio Saldías. No obstante ello, desde su nuevo cargo continuó obrando a favor de la Escuela Naval, y una de sus recomendaciones fue el traslado de dicho centro de estudios a tierra, debido a que su funcionamiento a bordo presentaba algunos inconvenientes. Por ejemplo, el "Iquitos", durante el año 1908 efectuó viajes continuos en su función como buque transporte a lo largo del litoral, lo que obligó a reemplazar profesores de la talla de Víctor Andrés Belaúnde y Federico Villarreal por oficiales de dotación del buque, quienes no obstante su entusiasmo y empeño, al tener que compartir las labores propias de la navegación con la docencia, indirectamente conllevaron a un detrimento de la instrucción.[18]



Transporte "Iquitos".

Transporte "Iquitos"

Nombre	Constructor	Inicio const.	Comisionamiento	Incorporación en la Armada	Baja
Iquitos (ex "Harlech-Castle", ex "Veronique")	Barclay-Carlee &Cia.	1894	1905	10-07-1885	1915

Características principales

Dimensiones

Eslora: 106,68m	Manga: 12,96 m	Calado: 6,15m (popa); 5,43m (proa)

Desplazamiento:
Estándar: 2.083 tons

Armamento:
Cuatro cañones Vickers
Dos ametralladoras Maxim
Un cañón de avancarga

Propulsión:
Una máquina alternativa de triple expansión; tres calderas.

Potencia: 2.100 ihp

Velocidad: 14 nudos.

Combustible: Carbón.

Dotación:
5 oficiales, 3 ingenieros, 40 tripulantes (1905)

Capacidad de transporte:
187 pasajeros en 1° clase, 32 en 2°, 31 en 3°;2000 hombres de tropa.
Cámara de refrigerar de 2.550 pies cúbicos.

Notas:
Este transporte con casco de acero, originalmente había pertenecido a un armador británico y como tal, empleado en la Guerra del Transvaal (1899-1900). Posteriormente, fue comprado por el noble británico Lord Fitzwilliam, quien lo empleó en una fallida expedición buscatesoros en la isla de Cocos.Dejado a cargo de un teniente y su tripulación en Panamá, fue adquirido allí por el Gobierno Peruano principiando el año 1905, a través dela casa Duncan Fox. El 7 de abril de ese año, fue incorporado a nuestra armada, zarpando hacia el Perú con el nombre de *Iquitos*, acompañado por el transporte *Chalaco*. Al Callao arribó el 23 de abril. Durante su servicio, desempeñó importantes comisiones para la Escuadra, siendo empleado en varias oportunidades para transportar al Presidente José Pardo a lo largo del litoral con ocasión de efectuar visitas oficiales. En 1907, transportó hacia Gran Bretaña a la oficialidad destinada a dotar los nuevos cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* en construcción para el Perú. Luego, entre 1907 y 1909 fue destinado a albergar a la Escuela Naval, y al ser trasladado dicho centro de formación a Bellavista, fue empleado nuevamente como transporte al servicio de la Escuadra. Fue dado de baja del servicio en 1915.

El traslado de la Escuela Naval a un local en tierra

Las recomendaciones del marino francés no tardaron en ser consideradas, ya que en marzo de 1909 se tomó la decisión de trasladar la Escuela Naval a un local en tierra. El lugar elegido fue el que ocupaba la Escuela Superior de Guerra, ubicado en Bellavista. Este cambio, aunque no resolvía la necesidad de poseer un verdadero buque escuela para que los alumnos realizaran sus prácticas en la mar, fue acogido favorablemente por la oficialidad. Al parecer esta decisión venía siendo evaluada desde meses atrás, y, por otro lado, resultó ser una necesidad compartida por la oficialidad de la Institución. Al respecto, en la edición de la Revista de Marina correspondiente a diciembre de 1908, se publicó en un artículo escrito por un autor bajo el seudónimo de Armand Lufeau, comentarios favorables a su traslado a tierra, aunque indicaba que su funcionamiento en el local mencionado debía ser transitorio. En este articulo, el autor indicaba: *"[...] siempre hemos sido partidarios de que la Escuela Naval funcionase en tierra, como sucede en todos los países del mundo [...]. Según entendemos, la Escuela Naval será establecida en Bellavista, en el local que hoy ocupa la Escuela de Guerra, local que, estudiado con seriedad y conciencia, resulta muy inaparente para el fin al que se pretende destinar", y agregaba: "Nosotros creemos que la Escuela Naval podría establecerse, con positiva ventaja bajo todo punto de vista en el barrio de Chucuito (en el Callao), donde, por las diversas razones que nadie desconoce, podríamos paulatinamente llegar a tener una Escuela Naval que supiera responder a las necesidades y aspiraciones de una Marina de guerra moderna".*[19]

Las nuevas reformas en la Escuela Naval y su traslado al distrito de La Punta

Hacia 1910, uno de los logros más importantes implementados por la misión naval desde su llegada, había sido la adopción de un plan naval para dotar al Perú de los elementos que se requerían para su defensa en el mar, habida cuenta que existían problemas limítrofes pendientes con Ecuador, y con Chile el tema de la devolución de las provincias cautivas de Tacna y Arica. En ese sentido, luego de la incorporación de los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", llegados al país en agosto de 1907, se había contratado la construcción de los sumergibles "Ferré" y "Palacios", así como del cazatorpedero "Teniente Rodríguez" en Francia. Este incremento de unidades trajo consigo la necesidad de contar con un local más apropiado para impartir los conocimientos de la nueva tecnología que traían los buques adquiridos.

Con este nuevo requerimiento, el local de Bellavista pronto quedó pequeño, por lo que se estimó necesario trasladar la Escuela Naval a uno más aparente y de mayor tamaño. En tanto esto ocurría, el contrato del Capitán de Navío Paul de Marguerye llegó a su término a finales de 1910, y para reemplazarlo se contrató a otro oficial de la misma nacionalidad, el Teniente de Navío Pierre N. Guette, nombrado con fecha 1° de diciembre del año indicado, para ocupar el puesto de Director de Marina, otorgándosele el grado de Capitán de Fragata. En adición a Guette, se sumó otro oficial a la misión, el Teniente de Navío Joseph A. Theron, a quien también se le dio el grado de Capitán de Fragata.[20] Este último, en su condición de oficial submarinista, fue el encargado de la inspección de los dos sumergibles que estaban siendo construidos para el Perú en Francia, pero en mayo de 1912 fue nombrado Director de la Escuela Naval. Desde este puesto, Theron, con el apoyo decidido de Guette como Director de Marina, logró impulsar lo que entonces se había convertido en una aspiración institucional: la construcción de una nueva Escuela Naval y su establecimiento definitivo en tierra.

En efecto, en el año 1912 se empezó la construcción del nuevo local de la Escuela Naval en el distrito de La Punta, en un predio estatal de 14.000 metros cuadrados que el gobierno del Presidente Leguía había destinado para tal propósito. Sin embargo, a pesar de haber sido inaugurado el flamante local el 15 de setiembre de 1912, recién el 4 de febrero de 1915 se iniciarían las labores allí, debido a algunos inconvenientes por su ubicación cercana al mar, y demoras relacionadas con su implementación.[21]

En lo que respecta a la parte funcional, bajo la dirección del Comandante Theron, la Escuela Naval entró en un periodo de verdadera reorganización[22], y como se ha mencionado, en consideración al aumento progresivo de unidades en la Escuadra, se incrementó la demanda de maquinistas para hacerse cargo de sus plantas de ingeniería, por lo que se vio por conveniente la creación de una sección de maquinistas para formar y poder contar con oficialidad nacional, para así prescindir progresivamente de la contratación de personal extranjero de dicha especialidad que operase las plantas propulsoras de los buques. La creación de esta sección de maquinistas, a través de un pensionado, fue uno de los logros más importantes en esta época, puesto que ello permitió en un corto plazo resolver una gran deficiencia de la que había adolecido la Armada hasta ese entonces. Sin embargo, no se debe dejar de mencionar que un primer esfuerzo al respecto se había realizado años antes, para ser más precisos en 1907, cuando fueron enviados a Inglaterra un grupo de jóvenes de la Escuela de Artes y Oficios para formarse como ingenieros mecánicos para las

unidades de la Escuadra.[23] Estos jóvenes, que en número de doce efectuaron sus estudios en Gran Bretaña, realizaron su instrucción teórica y práctica en los reputados astilleros Vickers y Brown.[24]

Asimismo, a partir de 1914, en el plan de estudios se consideraron los cursos de Derecho Marítimo, Estrategia, Táctica y Literatura Castellana. En general, fue durante este periodo, bajo la dirección de Theron, que se consolidó la reforma académica en la Escuela Naval, dándole una orientación más especializada a través de la revisión de los programas de enseñanza y la puesta al día de los cursos con la ayuda de la reglamentación francesa, siendo algunos de ellos dictados por los propios miembros de la misión.[25]

En lo que respecta a las prácticas en la mar, se estableció un enlace con la Escuadra, la cual suministraba varias veces por semana los instructores y material para los ejercicios, ya fueren embarcaciones, artillería, señales, personal y otros materiales.[26] Al igual que en años anteriores, hasta 1914 se continuó con el envío de los guardiamarinas al extranjero para efectuar su fase de prácticas profesionales a bordo.

Conclusiones

Como hemos revisado, al concluir la Guerra con Chile en 1883, la Institución se hallaba en un estado muy crítico, del cual tardó muchos años en recuperarse, y la Escuela Naval no fue ajena a esta situación.

Reinstalada a bordo del pontón "Perú", buque adquirido para albergarla, la Escuela Naval se vio sometida a un periodo de incertidumbre, caracterizado por la precariedad y las limitaciones de los buques y locales en tierra en donde funcionó.

La llegada de la Misión Naval Francesa al Perú, como parte de una nueva política en materia de Defensa implementada durante el primer gobierno del Presidente José Pardo, será la que posibilite un periodo de reorganización e importantes reformas en nuestra Armada, proceso que involucró a la Escuela Naval, iniciándose una nueva etapa en lo que a educación naval refiere. Entre los beneficios que ello trajo consigo, estuvo la instalación definitiva en su actual ubicación en el distrito de La Punta.

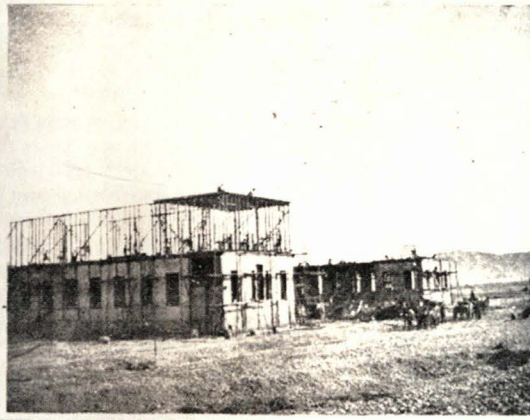
Finalmente, debemos señalar que no obstante el retiro en 1914 de la Misión Naval Francesa, a causa de la guerra en Europa, su labor y legado en la Escuela Naval sirvió de base para el nuevo proceso de modernización institucional que se dio a partir de 1920, con la creación del Ministerio de Marina y la llegada de la Misión Naval Americana.

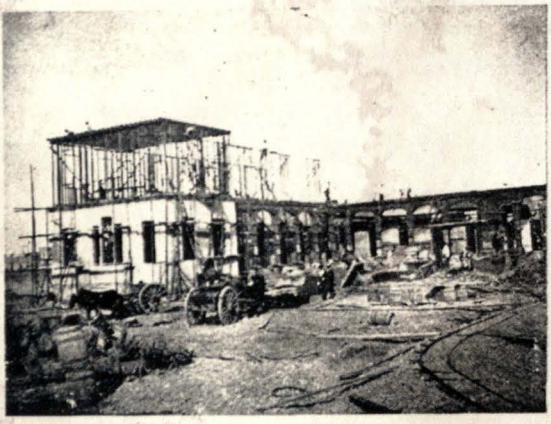
Referencias

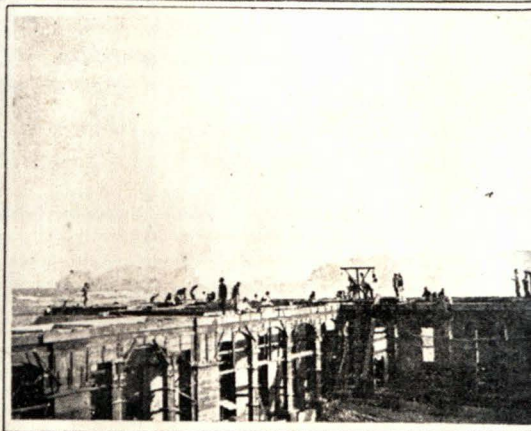
1. Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1903*. Lima: Imp. Liberal, 1903, p. XXII.
2. El pontón "Perú" fue un transporte a vapor con ruedas de paletas,
3. Lufeau, Armand, "Nuestra Escuela Naval". En: *Revista de Marina*, ed. diciembre 1908, N° 21, pp. 441-442.
4. Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1900*. Lima: Imp. del Estado, pp. 68-69.
5. Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1901*. Lima: Imp. Liberal, pp. 87-88.
6. Los guardiamarinas graduados fueron Julio V. Goicochea, José R. Gálvez, Juan Althaus, Ernesto Salaverry y Manuel A. Clavero.
7. Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1903*. Lima: Imp. Liberal, pp. XXIV-XXV.
8. Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria de Guerra y Marina*. Lima: Imp. del Estado, pp. XIX-CXX.
9. Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú, 1822-1933*. Tomo XI. Lima: Ed. Universitaria, pp. 150-151.
10. Ídem, p. 151.
11. Congreso del Perú, *Mensaje del Presidente Constitucional del Perú, José Pardo y Barreda, al Congreso Nacional, el 28 de julio de 1905*, p. 13.
12. Respecto a que la elección recayera en la Armada francesa, Robert Scheina, en su libro Iberoamérica, una Historia Naval, afirma que *"desde el 16 de setiembre de 1896, Perú tuvo una Misión Militar Francesa, cuyos miembros influyeron, casi seguro, en la decisión. Dados los estrechos lazos de la Marina chilena con la británica, es probable que para los británicos parecería una elección extraña, y además dicha facultad todavía no la había desempeñado personal de la Marina estadounidense"*. Véase: Scheina, Robert (1985). *Iberoamérica, una Historia Naval*. Madrid: Ed. San Martín; citado en: Rodríguez Asti, John, "La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914): Apuntes para su historia", En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, Nº 20, año 2000, p. 163.
13. Guilleux, Louis, "Una Misión Naval en el Perú (1905-1914)", En *Revista de Marina*, ed. nov. – dic. 1957, p. 885.
14. Ortiz, Jorge (1981). *La Escuela Naval del Perú, Historia Ilustrada*. Callao, p. 69.
15. Garaycochea, L. (1907). *Legislación Militar del Perú. Colección de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina, Tomo IV. Lima: Ministerio de Guerra y Marina*, p. 221.
16. Archivo Histórico de Marina, Serie Misión Naval Francesa en el Perú. Material en copia. *Renseignements sur L'EcoleNavale*, f.22.
17. Ídem.
18. Ídem., ff.24-25.
19. Véase nota aparte con las características y un breve historial de este buque que se incluye en el presente artículo.
20. Mensaje del Presidente Constitucional del Perú,José Pardo y Barreda, al Congreso Nacional, el 28 de julio de 1906, Lima, Imprenta del Estado, 1906,p.20.
21. Ortiz, Jorge (1981). *La Escuela Naval del Perú, Historia Ilustrada*. Callao, p. 69,
22. Ortiz, Jorge, *ídem*, p. 73.
23. Lufeau, Armand, op. cit., pp. 441-442.
24. Rodríguez, op.cit., p. 168.
25. Ídem, p. 169.
26. Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina 1912*. Lima: Oficina tipográfica de "La Opinión Nacional", p. 21.
27. Mensaje del Presidente Constitucional del Perú, José Pardo y Barreda, al Congreso Nacional, el 28 de julio de 1906. Lima: Imprenta del Estado, 1906, p. 16.
28. Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina 1910*. Lima: Oficina tipográfica de la Escuela Militar, 1910, p. 30.
29. Guilleux, Louis, "Una Misión Naval en el Perú (1905-1914)", En *Revista de Marina*, ed. nov.-dic. 1957, p. 893.
30. Ídem.

La nueva Escuela Naval en construcción









La nueva Escuela Naval en construcción
(Variedades Nº222, 01 de abril , 1912 p. 668)