La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914): Apuntes para su historia

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

I. INTRODUCCIÓN

Como es conocido, la autodestrucción de las naves de la Escuadra peruana el 15 de enero de 1881 en el Callao en los momentos previos a la invasión chilena a la capital del Perú, significó el ocaso del poder naval peruano en el Pacífico sudamericano.

Dada la gran crisis a la que estuvo sometido el país durante las décadas posteriores a la guerra, la reconstrucción de la Armada fue un gran anhelo, postergado por las carencias fiscales. No obstante, los pocos oficiales que permanecieron sirviendo en sus filas, a pesar de las limitaciones, fueron quienes mantuvieron la continuidad institucional, cuyo glorioso pasado no quedaría en el olvido.

Por otro lado, la situación internacional del Perú a principios del siglo XX era muy complicada, 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 lo que a la Armada respecta, el estado de la institución continuaba sin responder a lo que el país requería de ella. Un documento que ha dejado patente la difícil situación en la que se hallaba la Armada, es el mensaje del capitán de navío Manuel Villavisencio, que en su condición de Ministro de Guerra y Marina dio al Congreso en el año 1903. En él expresaba lo siguiente: "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].

(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.*

Sin embargo, con la asunción a la presidencia de la República de José Pardo, esta situación vería un cambio importante, puesto que el nuevo presidente, haciendo eco de lo solicitado por la Armada, inició el desarrollo de una política tendiente al resurgimiento institucional. Consecuente con esta nueva política, se mandó construir en la Gran Bretaña dos cruceros de tipo explorador, el *Almirante Grau* y el *Coronel Bolognesi.*

Otra de las medidas adoptadas por el gobierno en pro de la institución fue la contratación de un oficial de la marina francesa con la finalidad que se hiciera cargo de la Dirección de la Escuela Naval para iniciar reformas en dicho centro académico.

El apoyo hacia la institución, halló continuidad con el Presidente Leguía, quien impulsó más aún las mejoras propuestas por la Misión, y durante su primer mandato la presencia de marinos franceses no se circunscribió únicamente al oficial en mención, puesto que se contratarían los servicios de otros, cuyo accionar y reformas se extendieron hacia otros componentes de la organización naval, hasta el año 1914.

El objetivo del presente artículo será precisamente apreciar cuáles fueron los aportes y logros obtenidos con la presencia de la Misión Naval Francesa, y de qué manera coadyuvó al resurgimiento de la Armada Peruana a principios del siglo XX.

II. LA ARMADA PERUANA EN 1905

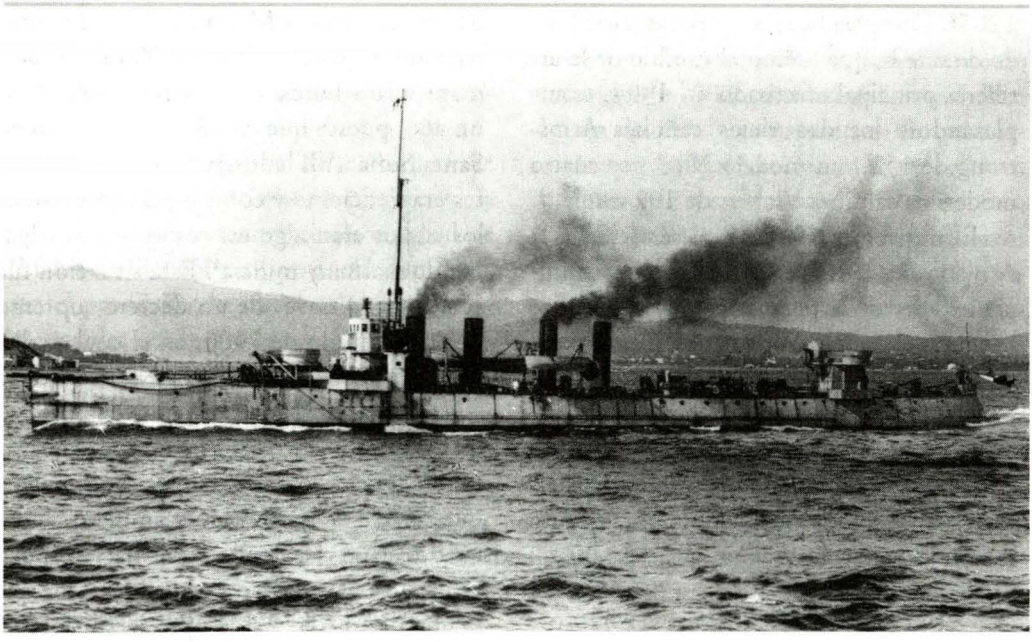
A fin de tener un panorama de la situación de la Armada al tiempo de la llegada de la Misión Naval Francesa, revisaremos brevemente lo que la institución era en aquel momento.

Organización administrativa de la Armada. El Ministerio de Guerra y Marina. La organización naval a flote y en tierra

En 1905, la organización administrativa del Ejército y la Armada continuaba siendo básicamente la misma del siglo XIX. Ambas instituciones se hallaban subordinadas al Ministerio de Guerra y Marina, estando cada una de ellas al mando de un Director. De esta manera, el Director de Marina era el funcionario administrativo de mayor jerarquía en el ámbito institucional.

A su vez, la Armada poseía una organización reducida, no existiendo una comandancia general de la marina, ni una comandancia general de la escuadra u organización que agrupara los pocos elementos navales existentes. Dependían directamente del Director de Marina los cuatro buques que poseía la Armada, que eran el crucero *Lima*, el transporte *Iquitos*, el transporte *Chalaco* y el transporte *Constitución*, a bordo del cual funcionaba la Escuela de Grumetes. La Escuela Naval funcionaba a bordo del pontón *Perú.*

En el Oriente peruano se hallaba esta-



Archivo de IEHMP

La adquisición del cazatorpedero Teniente Rodríguez *en 1911 estuvo enmarcada dentro del planeamiento de una estrategia defensiva propugnado por la Misión Naval, que contemplaba el empleo de sumergibles y cazatorpederos.*

blecida la Flotilla Fluvial de Loreto, constituida por las lanchas *Amazonas, Cahuapanas, Iquitos, Francisco Pizarro* y *Veloz,* así como la cañonera *América*, construida en Gran Bretaña en 1904.

Como se verá más adelante, existían dos centros de instrucción, que eran la Escuela Naval y la Escuela de Grumetes, cuyo principal problema era el carecer de un local adecuado en tierra.

Adicionalmente existían a lo largo del litoral las capitanías de puerto, representantes de la autoridad marítima local, que dependían del Director de Marina.

El material a flote. Composición y estado

A diferencia de lo que ocurriría al arribo de la Misión Naval Americana, a la llegada de la Misión Naval Francesa, el estado de las pocas naves con las que contaba la Armada era hasta cierto punto satisfactorio, y ello gracias al renovado interés por parte del gobierno del Presidente Pardo en dotar a la institución de los medios y elementos adecuados. La adquisición ya mencionada en Gran Bretaña de los dos cruceros auguraba el inicio de una época de resurgimiento institucional. Paralelamente a esta importante compra, en el crucero *Lima* se iniciaron obras de refacción en la planta propulsora, dotándolo de nuevas calderas construidas en Inglaterra, que fueron instaladas en el Callao a mediados del año

1905[2]. Otros trabajos de importancia a bordo de este buque fueron el cambio de la artillería principal efectuado en 1904, reemplazándose los dos viejos cañones Armstrong de 152 mm modelo 1883 por cuatro modernos cañones Vickers de 102 mm[3].

El transporte *Chalaco*, al servicio de la Armada desde 1894, se hallaba en condiciones adecuadas para las comisiones que se le encomendaban. Por su lado, el transporte *Constitución* se hallaba en condiciones suficientes para las navegaciones en la costa que desarrollaba; sin embargo, en agosto de 1905 a este buque se le cambiaron totalmente las cubiertas de madera, incluyendo la toldilla y castillo, trabajo que culminó en diciembre de ese año.

La instrucción del personal

Con respecto a la instrucción en la Armada, hacia 1905 funcionaban dos planteles de enseñanza, la Escuela Naval y la Escuela de Grumetes.

En el primero de los casos, concluida la Guerra del Pacífico, la Escuela Naval reinició sus actividades en 1888 a bordo del pontón *Perú*, adquirido específicamente para tal propósito. Sin embargo, al año siguiente fue trasladada al local de Santa Sofía en donde funcionó hasta 1896, para retornar al pontón *Perú* pero esta vez fusionada con la Escuela Militar, bajo la denominación de Escuela Militar y Naval. Su permanencia a bordo de esta nave sólo duró un año, puesto que en 1897 se reinstaló en Santa Sofía. Allí la instrucción de los cadetes era deficiente y complicada, pues todos los cursos eran algo así como una amalgama de marina y milicia[4]. Esta situación fue corregida a través de un decreto supremo del 12 de junio de 1900, en el cual se dispuso reorganizar la Escuela Naval a bordo del pontón *Perú*, con un plan de estudios dividido en cuatro años. Sin embargo, las limitaciones propias de una nave pequeña que carecía de propulsión y ambientes adecuados para la instrucción hacían poco aparente a esta nave para los fines a los que estaba destinada. Así lo apreciaba en 1901 el entonces director de la Escuela Naval capitán de navío Juan M. Ontaneda, cuando manifestaba que "No basta sin embargo, para el completo lleno de su objetivo, el que sólo se halle a flote, pues, como US. sabe, para que la teoría reporte ventajas, especialmente en nuestra profesión, debe unirse a la práctica, y ésta no podrá obtenerse satisfactoriamente mientras el plantel carezca del indispensable buque escuela, armado y equipado para el servicio de mar"[5].

En 1905, año del arribo del capitán de Fragata Paul de Marguerye, primer oficial

(2) *Estas calderas fueron construidas en Gran Bretaña por la firma Clyde Shipbuilding Engineering Co. de Glasgow. Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria del Ministro de Guerra y Marina 1905. *Lima, Imprenta del Estado. 1905.*

(3) *Estos cañones fueron instalados en posición de caza y retirada así como en los reductos ubicados hacia ambas bandas en el lugar de los originales Armstrong. Todas estas reformas estuvieron complementadas por un cambio de cubiertas y otras mejoras que permitieron que continuara sus importantes servicios como unidad auxiliar para la Armada.*

(4) *Lufeau, Armand. "Nuestra Escuela Naval". En:* Revista de Marina, *ed. diciembre 1908, N° 21. pp. 441-442.*

(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.*

de la Misión Naval Francesa, la Escuela Naval continuaba funcionando a bordo del pontón *Perú*, con las limitaciones mencionadas.

Como se indicó, otro de los centros de enseñanza era la Escuela de Grumetes, la cual fue acertadamente creada en abril de 1901 a bordo del transporte *Constitución*, con el propósito de "dotar a los buques de la escuadra con personal propio, que tenga la instrucción marina y militar adecuada, para que pueda prestar con provecho servicios a la Nación"[6].

En 1905, esta importante escuela, cuyo programa de estudios había sido reformado en mayo de 1902[7], continuaba su marcha a bordo del citado transporte en forma normal, aprovechándose las navegaciones en beneficio de sus alumnos.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos que se realizaban en aquellos tiempos, teniendo en cuenta las limitaciones presupuestales, la Armada carecía de un centro de instrucción destinado al personal de oficiales de mar y técnicos para dotar a las pocas unidades existentes.

III. LA MISIÓN NAVAL FRANCESA EN EL PERÚ Y SU ACCIONAR PARA REFORMAR A LA ARMADA

El establecimiento de la Misión. La gestión del Capitán de Fragata Paul de Marguerye

Con la finalidad de impulsar de manera decisiva el resurgimiento institucional, pocos meses después de establecerse en el gobierno el nuevo Presidente José Pardo, en marzo de 1905, por intermedio del ministro de Relaciones Exteriores, el Gobierno peruano solicitó que un teniente de navío de la Marina francesa tomase la dirección de la Escuela Naval[8]. Una vez aceptada la solicitud por parte de las autoridades francesas, el 25 de mayo de 1905 se firmó el contrato entre el Gobierno peruano y el teniente de navío Paul de Marguerye, quien llegó al Perú a mediados de ese año, siendo nombrado Director de la Escuela Naval el 30 de enero de 1906. El motivo por el cual se eligió una misión naval de origen francés aparentemente se podría atribuir al hecho que desde 1896 se hallaba establecida en el Perú una misión militar con oficiales de esa nacionalidad, que se hallaba realizando una importante labor reorganizativa en el Ejército, especialmente en lo que a instrucción refiere[9]. Como menciona el historiador Raúl Palacios Rodríguez[10], este

(6) *Ïdem, pp. 90-91.*
(7) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria del Ministro de Guerra y Marina 1905.... *p. CXIII.*
(8) *Guilleux, Louis. "Una Misión Naval en el Perú (1905-1914)".* En Revista de Marina *ed. Nov. Dic 1957. p. 885.*
(9) *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.* Iberoamérica una historia Naval. *Ed. San Martin, Madrid, 1985.*
(10) *Palacios Rodríguez, Raúl.* Historia Marítima del Perú. *Tomo XII, volumen 2.*

nombramiento fue comentado favorablemente por el capitán de navío Toribio Raygada, quien se desempeñaba como Director de Marina, en los términos siguientes: "El ilustrado y patriota gobierno, que no tiene más anhelo que el engrandecimiento de las instituciones nacionales, ha contratado para la dirección de este plantel a un distinguido e inteligente oficial de la ilustrada marina francesa, mis más ardientes y sinceros votos son porque bajo la nueva dirección se forme un personal competente y digno que corresponda a los fines de la institución. Los que llegamos al ocaso de la existencia... no tenemos más aspiración que verla resurgir poderosa y fuerte, y por eso todo esfuerzo encaminado a ello, es nuestra mayor satisfacción; porque vemos que la magna obra de la reconstrucción nacional por nosotros ambicionada va trocándose en halagüeña realidad".

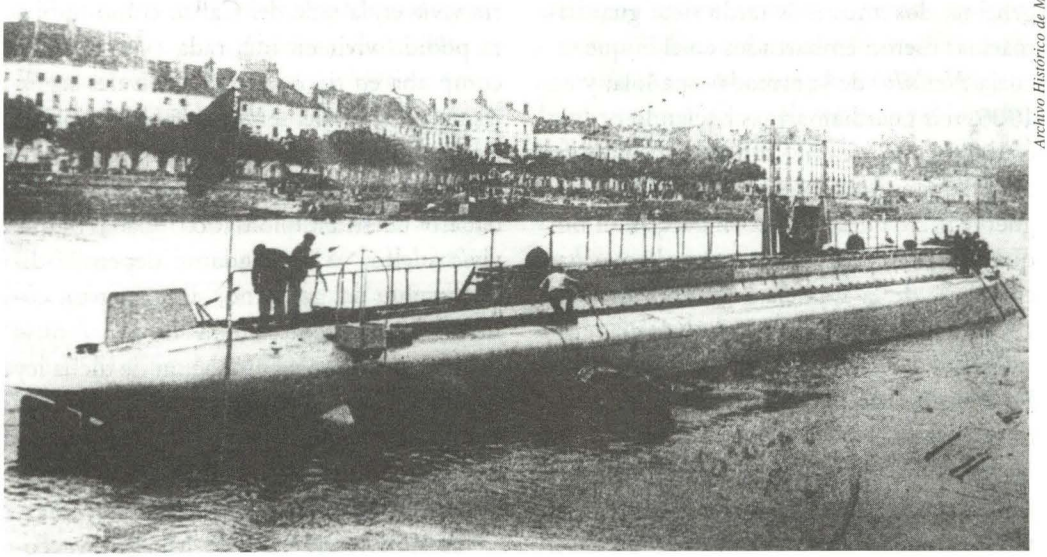
Las expectativas puestas en el marino francés al frente de la misión naval fueron grandes, y su gestión, creemos que en la medida de lo posible, permitió la mejora institucional en varios aspectos.

Las reformas y mejoras iniciales en la Escuela Naval del Perú

Luego de haber llegado al 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. Al frente de la Escuela Naval, Marguerye permanecería solamente hasta 1908, pero a pesar de tan corto lapso, su labor fue fructífera. Durante ese tiempo, imprimió una tónica renovadora en la instrucción dándole mayor énfasis a la parte científica de la profesión. Implantó como libros de texto, muchos de los usados en la Escuela Naval francesa, para cuya impresión gestionó y obtuvo una máquina litográfica.

Una de las primeras medidas que adoptó fue la elaboración de un proyecto de reforma del reglamento orgánico de la Escuela Naval, 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 un concurso de admisión para el ingreso a la escuela, fijándose, entre otros como 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 era la reglamentación y organización de las currículas y cursos a ser dictados a los alumnos de la Escuela. El programa de enseñanza fue reorientado 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



Archivo Histórico de Marina

La incorporación de los sumergibles Ferré *y* Palacios *entre los años 1912 y 1913 marcó el inicio de la actual Fuerza de Submarinos peruana.*

disciplinaria aplicada a los estudios a un trato más afable.

Con referencia al tiempo de permanencia en la Escuela Naval, se establecía 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, y con resolución del 5 de febrero de 1906, fue aprobado el mencionado proyecto de reforma al reglamento de la Escuela Naval[11].

Las mejoras en este centro académico durante su gestión no solamente se limitaron a la parte organizativa, sino también a la funcional. El pontón *Perú*, no resultaba por su antigüedad y limitaciones la nave más adecuada para el funcionamiento de una escuela naval, y 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.

Las prácticas de guardiamarinas peruanos en buques extranjeros

La carencia de unidades navales adecuadas para que los oficiales que egresaban de la Escuela Naval efectuaran prácticas profesionales, fue parcialmente resuelta cuando a partir de 1902, varios guardiamarinas peruanos se embarcaron en buques extranjeros. En efecto, en 1902 seis guardiamarinas realizaron sus prácticas durante un período

(11) *Garaycochea, L.* Legislación Militar del Perú. *Colección de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina. Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1907. T. IV, p. 221.*

de tres años en buques de la escuadra argentina; dos años más tarde siete guardiamarinas fueron embarcados en el buque escuela *Nautilus* de la armada española; y en 1905, seis guardiamarinas hacían lo propio en buques norteamericanos. Esta política fue continuada a recomendación de Marguerye, quien gestionó el embarque en buques franceses de varios guardiamarinas egresados de la Escuela Naval en los años 1906 y 1907.

La elaboración de una Ley Orgánica para la Armada

Mientras se desempeñó como director de la Escuela Naval, Marguerye no sólo limitó su accionar a ese centro de estudios, sino también propuso una serie de reformas en el ámbito institucional mediante la elaboración de un proyecto de Ley Orgánica para la Marina.

Ello lo consideró indispensable debido a que la organización institucional no era la más adecuada, y al respecto, uno de los oficiales que vendría posteriormente al Perú para integrarse a la misión ha escrito que "prácticamente, la Marina no poseía ningún texto legislativo o reglamentario; ella vivía sobre una especie de derecho consuetudinario".

"A bordo de cualquier nave, el comandante organizaba lo mejor que podía la instrucción de los reclutas, la formación y la instrucción de sus subalternos... La pequeña fuerza naval sin bases, ni servicios en tierra vivía en la rada del Callao como hubiera podido vivir en una rada extranjera, se compraba en tierra artículos navales según las necesidades del servicio; la obtención de fondos o créditos necesarios era para los comandantes ocasión para desarrollar un verdadero talento diplomático. Cada buque vivía suelto; su comandante dependía directamente del gobierno, sin existir un comando que lo representara"[12].

Sin embargo, la aprobación de dicha ley orgánica sería siempre postergada en el Congreso, y en la práctica la mayor parte de sus prescripciones entraron en vigor y tomaron de hecho fuerza de ley[13].

El nombramiento de Marguerye como Director de Marina y el traslado de la Escuela Naval a Bellavista

Como se indicó, Marguerye estuvo a cargo de la dirección de la Escuela Naval hasta inicios de 1908, dado 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 período, habiéndose ausentado del Perú a fines de 1908 en uso de una licencia para viajar a Francia por motivos particulares. Desde su nuevo puesto continuó obrando a favor de la Escuela Naval, y una de sus recomendaciones fue el traslado de dicho centro de estudios a tierra[14]. Por otro lado, en un informe fechado el 20 de octubre de ese año, re-

(12) Guilleux, op. cit. p. 891.

(13) Ídem.

(14) Debido a que durante su permanencia a bordo del Iquitos *se efectuaron viajes continuos a lo largo de 1908, el nivel de las clases dictadas a bordo no fue del todo satisfactorio, puesto que el reemplazo de profesores de la talla de Víctor Andrés Belaúnde y Federico Villarreal por entusiastas oficiales, que debían compartir las labores propias de la navegación con la docencia, fueron en detrimento de la instrucción. Ortiz, Jorge.* La Escuela Naval del Perú... *p. 73.*

comendaba entre otras cosas la creación de un Estado Mayor General de Marina compuesto por tres secciones, destinado a reemplazar a la Dirección de Marina existente, como órgano de asesoría del Ministerio de Guerra y Marina[15]. Luego que retornara Marguerye de Francia, el gobierno renovó su contrato, ascendiéndolo a capitán de navío. En mayo de 1909, habiendo sido considerada su recomendación en torno a la creación de un Estado Mayor para la Marina, Marguerye fue nombrado Director de Marina[16], mencionándose en la resolución correspondiente que dicho cargo lo desempeñaría mientras se organizara el Estado Mayor.

En lo que respecta a la Escuela Naval, un cambio importante se dio en marzo de 1909, cuando se decidió trasladarla 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 al respecto, en la edición de la Revista de Marina, correspondiente a diciembre de 1908, un articulo escrito por un autor bajo el seudónimo de *Armand Lufeau* comentaba favorablemente su traslado a tierra, aunque indicaba que su funcionamiento en el local mencionado debía de ser transitorio[17].

Sin embargo, es interesante notar que en la armada francesa de aquellos años, se prefería que la instrucción de los guardiamarinas se hiciera en buques de la armada, a diferencia de lo que ocurría en las marinas británica y norteamericana, en las que primero se realizaba una fase teórica en tierra para luego efectuar las prácticas profesionales a bordo. Esta última modalidad es la que finalmente fue adoptada por la armada francesa pocos años después y hasta la actualidad es la que impera en la mayoría de armadas del mundo.

El relevo de Marguerye y la llegada de otros oficiales para la Misión Naval

El contrato de 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, otorgándo-

(15) *Archivo Histórico de Marina. Serie Misión Naval Francesa.* Rapport sur l' organization militaire et administrative des services de la Marine. *Callao, 20 octubre 1908. Folios 24-33.*

(16) *Archivo Histórico de Marina, Expediente Personal del capitán de navío Paul de Marguerye. R.M. N° 199 del Ministerio de Guerra y Marina del 8 de mayo de 1909. Folio N°6.*

(17) *En este artículo, el autor indicaba que "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 a que se pretende destinar" y agregaba que "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." Lufeau, Armand. "Nuestra Escuela Naval"... pp. 441-442.*

sele 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. La elección de Theron se hizo tomando en cuenta que había servido a bordo de sumergibles franceses[18], por lo que fue destinado en un principio para hacerse cargo de la inspección de los dos sumergibles que estaban siendo construidos para el Perú en Francia. Sin embargo este último oficial viajó a nuestro país a principios de noviembre de 1911, y mediante resolución del 8 del mismo mes se le nombraba Comandante de la Estación de Sumergibles, Director de la Junta de Explosivos y a cargo del Servicio de Torpedos. En dicha colocación permanecería hasta mayo de 1912, siendo nombrado Director de la Escuela Naval ese mismo mes.

A poco de llegar Theron, el 14 de agosto de 1912, se contrató a dos oficiales más, que fueron el alférez de navío Louis C. Guilleux y el ingeniero de 1° clase Enrique Mareschal, otorgándoseles el grado de capitán de fragata e ingeniero en jefe de 2° clase, respectivamente. Se les asignó inicialmente a la dotación del recientemente adquirido crucero acorazado *Comandante Aguirre*, cuyo zarpe al Perú se esperaba pronto; mas como ello demorara, ambos recibieron órdenes de viajar a nuestro país a bordo del transporte *Iquitos*. Una vez en Lima, a Guilleux se le nombró adscrito al jefe de la misión, comandante Guette, y en marzo de 1914 recibiría un nombramiento como instructor en la Escuela Naval para dictar los cursos de Estrategia, Táctica e Historia de las guerras navales.

En lo que respecta a Mareschal, su presencia en el Perú fue muy complicada debido a problemas de índole familiar. Habiendo llegado con Guilleux en abril de 1913, fue nombrado Inspector Técnico del Material de la Armada y sus dependencias, y poco tiempo después, se le comisionó para viajar al Pará, Brasil[19].

A consecuencia de haber tenido la desgracia de perder en el transcurso de once meses a su esposa, hijo y madre, el ingeniero Mareschal se vio en la necesidad de solicitar el 29 de mayo de 1914 su retorno a Francia antes que terminase su contrato, retirándose del país al mes siguiente.

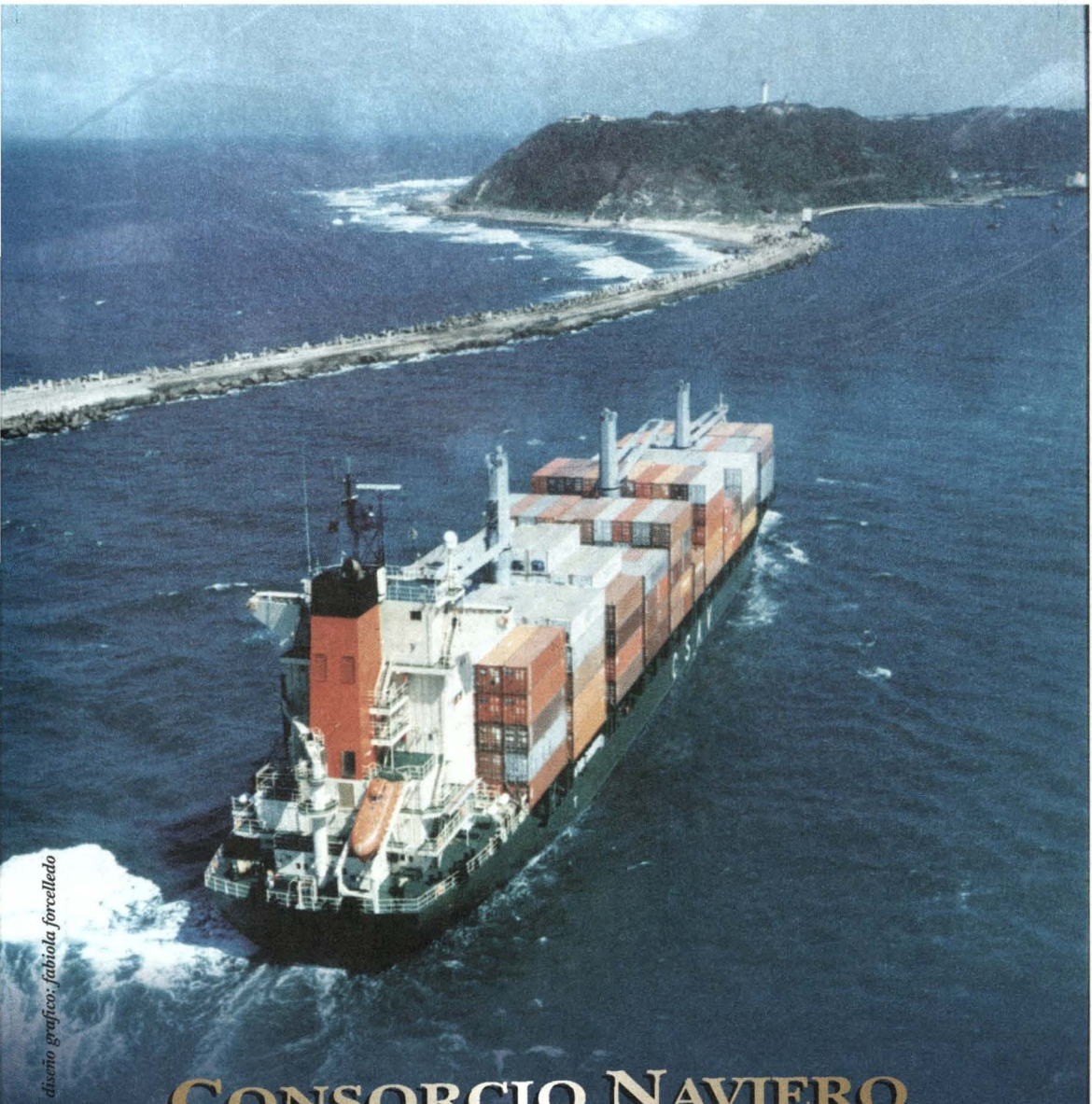
Los logros en lo que podríamos denominar la segunda etapa de la Misión Naval Francesa, fueron una continuación de lo iniciado por Marguerye. Seguidamente señalaremos cómo fueron llevadas a cabo estas nuevas reformas.

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

Aunque era necesario el funcionamiento de la Escuela Naval en tierra, el local de Santa Sofía no resultaba ser el adecuado a los reales requerimientos de la Institución. Luego que asumieran sus cargos, los co-

(18) *Ortiz, Jorge:* Lazos marítimos entre el Perú y Francia, siglos XVIII al XX. *En* Derroteros del Mar del Sur, *N° 5, 1997.*

(19) *Respecto a este viaje no se tienen mayores referencias, pero probablemente haya sido con la finalidad de inspeccionar las obras de reparación a las que estaba siendo sometido el cazatorpedero* Teniente Rodríguez *en un astillero de aquel lugar.*



diseño grafico: fabiola forcelledo

CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

Más destinos y mejor servicio para el nuevo milenio.

Av. Central 643 · Pisos 7-8 · LIMA 27.
Central telefónica: 421-5800 · Fax: 421-6852 442-5136
e-mail: cnp@cnpsa.com

RECORTA ESTE CUPON Y ENVIALO A NUESTRAS OFICINAS EN LA DIRECCION INDICADA

Libro Marina de Guerra del Perú

Si desea mayor información acerca de la publicación dirigirse a:

Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima 11
Perú

Teléfono: 463 - 5151
Anexos: 1215 / 1291
Telefax: 261 - 1594

email:
revismar@marina.mil.pe

Adquiéralo ahora

Grado.....

Nombre:.....

.....

Dependencia.....

Teléfono:.....

Fax:.....

e-mail:.....

Costo del libro
Marina de Guerra del Perú

30.00 dólares americanos

- **Descuento por planilla en tres armadas (sólo personal naval):**
  Coloque su número de CIP en el casillero correspondiente y envíe la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.

Coloque esta ficha debidamente cerrada en un sobre y enviela a:
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24 Lima 11 - Perú

Número de CIP:

FIRMA

Restaurant
LA RANA VERDE



Ubicado en el muelle dentro del Club Universitario de Regatas
Parque Galvez - La Punta - Callao Telf: 429 5279 - 429 8453



Disfrute de un ambiente exclusivo con vista al mar y de la especialidad en pescados, mariscos y comida internacional, disfrutando de la Bahía del Litoral Chalaco.

Revista de Marina

Si desea mayor información acerca de las suscripciones dirigirse a :

Editor
Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima 11
Perú

Teléfono: 463 - 5151
anexos 1215 / 1291
Telefax: 261 - 1594

email:
revismar@marina.mil.pe

Suscribase ahora

Grado (si corresponde) .....

Nombre: .....

.....

Empresa u Organización:

.....

Dirección a la que desea le envien la revista: .....

.....

Teléfono: .....

Fax: .....

e-mail: .....

Coloque esta ficha debidamente cerrada en un sobre y envíela a:

Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24 Lima 11 - Perú

Costo de Suscripción anual (PERÚ)

- ❑ **Personal naval en actividad o en retiro** **U$ 12,00**
- ❑ **Otros suscriptores** **U$ 15,00**

Opciones de Pago

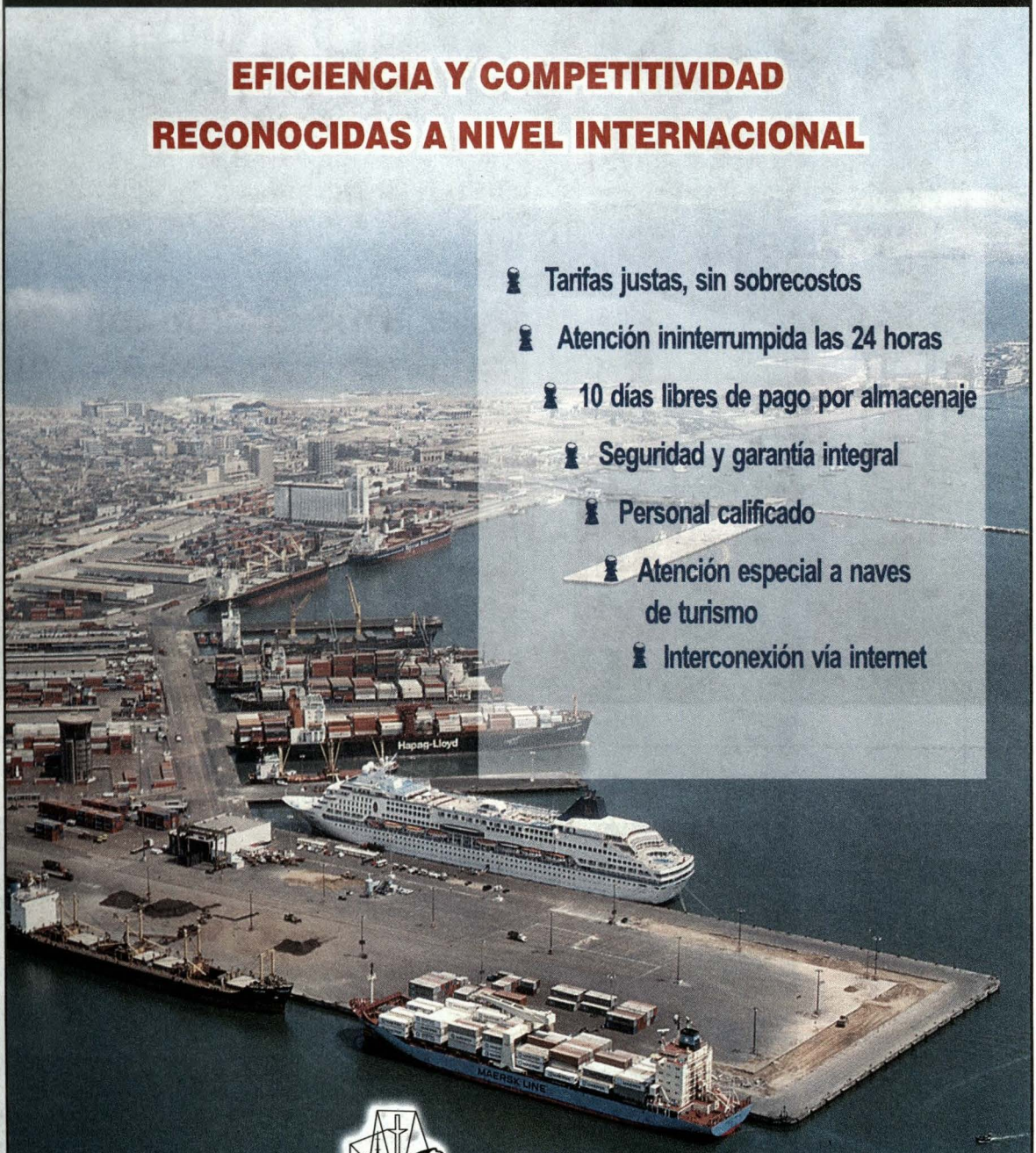
- **Descuento por planilla (sólo personal naval):** Coloque se número de CIP en el casillero correspondiente y envíe la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.
- Pago directo en las oficinas de la Dirección de Información de la Marina (otros suscriptores).

Número de CIP:

FIRMA

PUERTOS PERUANOS

EFICIENCIA Y COMPETITIVIDAD
RECONOCIDAS A NIVEL INTERNACIONAL



- Tarifas justas, sin sobrecostos
- Atención ininterrumpida las 24 horas
- 10 días libres de pago por almacenaje
- Seguridad y garantía integral
- Personal calificado
- Atención especial a naves de turismo
- Interconexión vía internet

ENAPU S.A.
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

MTC
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción



Archivo Histórico de Marina

Antiguo local de la Escuela Naval en Bellavista. El traslado de este centro académico a tierra, efectuado en 1909, y su posterior ubicación definitiva en el distrito de La Punta fue uno de los logros de la Misión Naval Francesa.

mandantes Guette y Theron lograron impulsar la idea de trasladar la Escuela a una ubicación más aparente. 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 a su implementación.

En lo que respecta a la parte funcional, bajo la dirección del comandante Theron la Escuela Naval entró a un período de verdadera reorganización[20]. En consideración al aumento progresivo de unidades en la escuadra se incrementó la cantidad de alumnos en la Escuela. Por otro lado, se creó una sección de maquinistas para formar y poder contar con oficialidad nacional, para ir

(20) *Ministerio de Guerra y Marina:* Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, 1912. *Lima, Oficina tipográfica de "La Opinión Nacional", p. 21.*

prescindiendo de la contratación de personal extranjero de dicha especialidad[21]. Asimismo, a partir de 1914, en el plan de estudios se consideraron los cursos de Derecho Marítimo, Estrategia, Táctica y Literatura Castellana. En general, durante este período, como Guilleux lo ha señalado, bajo la dirección de Theron se reformó la enseñanza de 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[22]. 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[23]. 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.

La creación de la Comandancia General de la Escuadra

Con la desaparición de las últimas unidades de la Escuadra el 16 de enero de 1881, dejó de existir también la Comandancia General de la misma. Con el lento resurgir de la Marina durante la posguerra, con el propósito de regular el servicio de los buques y normar la relación entre sus comandantes y el ministerio del ramo, se creó en diciembre de 1885 la Mayoría de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao, organismo que tuvo breve existencia, puesto que el 12 de julio de 1896 se organizó por decreto supremo la Comandancia General de la Escuadra. Sin embargo, a pesar de ser un ente administrativo y operativo para un adecuado funcionamiento de los buques de la Armada, fue nuevamente suprimida en enero de 1901, por razones de índole económica.

La inexistencia de una comandancia a cargo de los buques era una deficiencia que requería pronta solución. De acuerdo a lo que menciona Guilleux en el relato citado, gracias a las gestiones de la misión naval, en diciembre de 1910 se creó una vez más la Comandancia General de la Escuadra, quedando bajo el mando unitario de un jefe la pequeña fuerza naval secundado por un Estado Mayor suficiente[24]; al parecer, debido a que esta medida restaba mucho de la autonomía de la que hasta entonces habían gozado los comandantes de unidad, la Comandancia fue suprimida al poco tiempo.

(21) La creación de esta sección para formar oficialidad para operar las plantas propulsoras en los buques, se puede considerar como uno de los logros más importantes de la Misión Naval Francesa, salvándose para el futuro 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 las Escuela de Artes y Oficios para formarse como ingenieros mecánicos para las unidades de la Escuadra.

(22) Guilleux, Louis. Op. cit. p.893.

(23) Ídem.

(24) Ibídem, p. 892.

Por decreto supremo del 1° de marzo de 1913, la Comandancia General de la Escuadra quedó restablecida con arreglo al Código de la Marina Militar. Esta medida fue apreciada favorablemente por el ministro de Guerra y Marina, general Enrique Varela, quien en su memoria al Congreso de aquel año, indicó que con su funcionamiento se obtuvo una notable mejora en diversos servicios a bordo, como por ejemplo el servicio sanitario de las naves, así como un incremento en los ejercicios de artillería y torpedos con resultados halagadores. Dentro de la organización de esta comandancia se incluía una Mayoría de Órdenes que cumplía las funciones de un Estado Mayor[25].

La creación del Estado Mayor de Marina y la Intendencia General

Otra de las necesidades institucionales planteadas por la misión naval y desde la propia Armada, fue el que contase con un Estado Mayor. La oficialidad hizo sentir su opinión al respecto a través de las páginas de la *Revista de Marina*. En un artículo publicado en la edición N° 13 correspondiente al mes de abril de 1908 bajo el título de "Necesidad de crear un Estado Mayor en nuestra Armada", el autor planteaba tal necesidad argumentando entre otras cosas que "La utilidad que reporta a un país (que cuente con escuadra por insignificante que ella sea) la existencia y funcionamiento de un Estado Mayor es innegable; pues esta institución, viene a ser, como en el ejército, la llave principal de todo el movimiento tanto del personal como del material que actúa en una escuadra: de él nacen las reformas o creación de proyectos que se sujetan al juicio del ministerio respectivo..." y agregaba que "hoy al carecer de un Estado Mayor de Marina, carecemos por así decirlo, de todo, bajo el punto de vista de la organización..."[26]. Este sentir pronto fue acogido, y el ministro de Guerra y Marina, en su memoria correspondiente al año 1909, hizo mención de tal necesidad. A pesar de lo anterior, su creación no se concretaría sino en el año 1915, luego que la misión naval se hubiese retirado del Perú. En efecto, el 24 de febrero de 1915, en decreto firmado por el coronel Oscar R. Benavides, Presidente provisorio de la República, se creaba el Estado Mayor General de Marina, bajo el mando de un capitán de navío y organizado en tres secciones: la primera para el personal, la segunda para el material y la tercera para encargarse de la Organización y Estudios Técnicos. Asimismo, se establecía que estarían bajo la dependencia del Estado Mayor los buques de la Escuadra, establecimientos de enseñanza y demás servicios de la Marina[27].

En lo que respecta a la Intendencia General, cuya creación fue llevada a cabo por la misión naval a principios de 1911, se logró el objetivo de organizar y mejorar la

(25) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria que el Ministro de Guerra y Marina general Enrique Varela presenta al Congreso Ordinario de 1913. *Lima, imp. Americana. pp XLII-XLIII.*

(26) *Arufa:* Necesidad de creación de un Estado Mayor en nuestra Armada. *En* Revista de Marina, *ed abril, 1908, N° 13, pp. 11-12.*

(27) *Garaycochea, L.:* Legislación Militar del Perú. *T. VIII, pp.297-298.*

provisión de servicios y materiales a los buques de la Escuadra.

El establecimiento del depósito de municiones y explosivos en San Lorenzo

Otro de los aportes de la misión estuvo relacionado a la conservación y almacenamiento de la munición de los buques de la escuadra. Desde el año 1908 se había establecido en la isla San Lorenzo un depósito provisional para los explosivos de la Armada, que empleaba las instalaciones de la Casa Harris. Sin embargo, lo provisional de tal dependencia no llenaba los requerimientos que tal lugar requería, por lo que la superioridad nombró el 8 de noviembre de 1911 al comandante Theron para que se hiciera cargo de la dirección de la Junta de Explosivos. El comandante Guilleux, quien integró también dicha junta, ha descrito la inadecuada forma en que se conservaban los explosivos y municiones de la Escuadra, así como que debido a una falta de decisión por parte de las autoridades políticas, a pesar de encontrarse los estudios respectivos listos, la solución al problema fue inexplicablemente postergada y no se llegó a ejecutar por el estallido de la guerra en Europa[28].

Con relación a este tema y basándose en la documentación de la época, se aprecia que a pesar de la desidia al respecto, persistía el interés de la Armada por mejorar esas deficiencias, y en razón de ello, en febrero de 1913 se había nombrado una comisión especial que tuvo además el encargo de preparar un reglamento para el cuidado de explosivos[29].

Las adquisiciones navales: los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* y la frustrada adquisición del *Dupuy de Lome*

La época durante la cual estuvo presente en el Perú la Misión Naval Francesa, fue de gran tensión diplomática para el país. Hemos mencionado que las fronteras aún se hallaban sin definición, y ante la agresiva política de Chile alentando conflictos por las diferencias que el Perú tenía con Ecuador y Colombia, urgía buscar arreglos limítrofes con los vecinos. Así fue percibido por el Presidente Leguía, quien durante su primer gobierno (1908-1912) trató de liquidar las cuestiones de límites por las vías más expeditivas, logrando algunos avances con Brasil. Con el Ecuador, en cambio, las cosas fueron empeorando a

(28) *Al respecto, en su artículo sobre la Misión Naval Francesa, dice que "las municiones de la escuadra fueron depositadas en una isla de la Bahía del Callao (San Lorenzo), en un lugar en donde por felicidad a nadie se le ocurría ir. Estaban arrumadas mal que bien en un viejo cobertizo sin cerraduras y prácticamente sin guardianía. Hubo un antiguo proyecto para la construcción de un depósito, pero que no estaba con el día. Esta cuestión fue una de las primeras abordadas por la misión. La casa Schneider había ofrecido al Gobierno peruano suministrar los planos del inmueble; en 1913 terminé con los textos necesarios: reclutamiento y organización del personal, reglamentos y consigna concernientes a la conservación, inspecciones periódicas, etc... No faltaba más que las firmas que diesen la orden de ejecución y que se votaran los créditos; la lucha paciente para adquirirlos duraba todavía en 1914. Se podía mencionar también los trabajos, pero fueron efímeros". Guilleux, op. cit. p.892.*

(29) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria.... *1913. p.LVI.*

medida que se conocían los resultados del laudo arbitral español sobre el asunto de Jaén y Maynas, llevando a ambos países a una situación prebélica entre marzo y abril de 1910. Para terminar de complicar las cosas en el campo internacional, nuestras relaciones con Bolivia se vieron enturbiadas con un serio incidente fronterizo; y en forma similar, la situación con Colombia se deterioró al punto que se tuvo que ir a una situación de guerra en 1911.

Por otro lado, hacia el año 1907, a pesar de haberse incorporado los dos cruceros exploradores, la Armada Peruana estaba muy lejos de hallarse en las condiciones adecuadas para la defensa del extenso litoral y por ello era necesario elaborar un plan naval para dotar al Perú de los elementos que se requerían. De los adversarios más probables en caso de producirse un conflicto armado, únicamente Chile representaba en el mar un peligro muy serio, por la aplastante superioridad material de su escuadra[30].

Uno de los objetivos que se trazó la Misión Naval Francesa fue precisamente la de establecer una política adecuada para adquisiciones navales. Al respecto, el comandante Guette era de la idea de que, existiendo problemas fronterizos con los países vecinos, la única opción viable para el Perú era la de una estrategia fundamentalmente defensiva que considerara el empleo de sumergibles y cazatorpederos. Al respecto, Guilleux nos ha dado a conocer de qué manera apreciaban la situación los oficiales integrantes de la misión. Se debía poner al territorio nacional fuera del alcance de los posibles enemigos y éste debía ser el primer objetivo de la marina; ello significaba que se tenía que impedir un desembarco y por ese tiempo la doctrina naval francesa vigente derivada de las ideas de la denominada "Jeune ècole" (escuela joven), daba una gran importancia al empleo de buques pequeños y rápidos como los torpederos, así como a los sumergibles. Sobre este último tipo de buques, Guilleux afirmaba que "por la condición sobria del periscopio, era, por decirlo así, imposible señalar un submarino en inmersión y éste era generalmente invulnerable"[31]. En lo que a Guette respecta, estaba al tanto de las bondades de los sumergibles franceses y vio de inmediato el provecho que se podía sacar de su empleo para la defensa del Perú[32].

Es oportuno precisar que la idea de elaborar un programa naval era compartida por la oficialidad peruana. Un colaborador de la *Revista de Marina*, había escrito al respecto que el Perú debía desarrollar "un programa naval que comprendiera no sólo la adquisición de barcos, sino también, la formación de un puerto militar, la construcción de diques y depósitos militares, factorías, varaderos para torpederos y otras de-

(30) *En 1906, la escuadra chilena contaba con un acorazado, el* Capitán Prat *de 6.901 toneladas ,construido en 1891; dos cruceros acorazados: el* Esmeralda, *de 7.000 toneladas, construido en 1896; el* O'Higgins *de 8.500 toneladas, construido en 1898; cuatro cruceros protegidos, que eran el* Presidente Errázuriz *y el* Presidente Pinto *construidos en 1892, con 2.047 toneladas, el* Blanco Encalada *de 3.437 toneladas, construido en 1897 y el* Chacabuco, *de 1.101 toneladas, construido en 1898. Adicionalmente, contaba con dos cañoneras torpederas, y diecinueve torpederas.*

(31) *Guilleux. Op. cit. p.897.*

(32) *Ídem, p. 898.*

pendencias indispensables para una marina de guerra", y más adelante agregaba que "la adquisición de elementos navales sin obedecer a un plan antelado, sería para el Perú una locura de muy funestas consecuencias; en cambio, la formación de una escuadra en conformidad con un programa juicioso y razonado, nos proporcionaría una vida tranquila, resguardaría nuestro comercio, incrementaría nuestras rentas fiscales y nos daría el poder militar y naval del Pacífico del Sur"[33].

Como se ha podido apreciar, las condiciones para la adquisición de unidades que permitieran conformar una escuadra adecuada a los requerimientos defensivos del país estaban dadas y únicamente faltaba llevar a cabo tal idea.

La Asociación Nacional Pro-Marina, que había contribuido decisivamente en la compra de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, desde 1908 había estado abocada en la posibilidad de adquirir un buque escuela a vela para nuestra marina; en vista de la situación internacional del momento, a pedido de la referida asociación una comisión, conformada por los comandantes J. Ernesto de Mora, Ernesto Caballero y Lastres y Augusto Pimentel, analizó si era conveniente invertir los fondos recaudados en colecta pública para el buque escuela o destinarlos a otros fines. De esta manera, el 3 de marzo de 1910, la citada comisión recomendó emplear los fondos recaudados para la construcción de sumergibles, a los que se consideraba capaces de contrarrestar en algo el poder naval de eventuales contrincantes, impidiendo, o al menos disuadiendo, su aproximación a nuestros puertos[34]. Estas apreciaciones, que coincidían con el pensamiento de los oficiales de la Misión Naval Francesa, fueron las que impulsaron a que el Perú adquiriese sus primeros sumergibles.

Luego de haberse decidido dotar a la escuadra con sumergibles, el 27 de mayo de 1910, mediante una resolución suprema, se creó una comisión especial para la vigilancia y recepción de las construcciones navales que se harían en Europa. Esta comisión a cargo del capitán de corbeta Ernesto Caballero y secundada por el teniente primero Juan de Althaus, fue la que viajó al astillero Messieurs Schneider & Cie, en Chalons Sur Saone, Francia, con la finalidad de supervisar la construcción de dos sumergibles del tipo *Laubeuf*, modelo escogido para nuestra marina.

Luego de firmarse el contrato entre abril y mayo de 1910, fueron empezados a construir luego, habiéndoseles asignado en un principio las siglas *S.C. 1* y *S.C.2*; mediante una resolución de fecha 7 de setiembre de 1910 se les dio los nombres de *Aguirre* y *Palacios* respectivamente. Al primero de los mencionados le fue cambiado nuevamente el nombre por el de *Ferré*, debido a que el nombre *Comandante Aguirre* había sido asignado al recién adquirido crucero acorazado *Dupuy de Lome*.

El *Ferré* fue el primero en ser completado y su traslado al Perú se efectuó a bordo

(33) *Lufeau, Armand:* Programa Naval. *En* Revista de Marina, *ed. julio, 1908, pp. 190-192.*

(34) *Ortiz, Jorge:* Historia de los submarinos Peruanos. Apuntes para su historia II entrega: Los submarinos Ferré y Palacios. *En* Revista de Marina, *ed. nov.-dic, 1988, pp. 206.*

del buque dique *Kangorou*, arribando al Callao el 19 de octubre de 1912, mientras que el *Palacios*, luego de ser completado a mediados de 1913, se embarcó también a bordo del *Kangorou*, llegando al Callao a mediados de octubre de ese año, siendo lanzado en aguas chalacas el 5 de noviembre[35]. De esta forma, los sumergibles *Ferré* y *Palacios* se convirtieron en las primeras unidades submarinas en Sudamérica.

Otra de las unidades adquiridas en Francia durante el tiempo de la Misión Naval Francesa fue el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*. La construcción de este buque fue ofrecida al Gobierno peruano en 1910 por la firma Schneider-Creusot, al tenerse conocimiento que se deseaba adquirir una unidad de ese tipo. La propuesta hecha por el constructor consistió en la entrega de un cazatorpedero propulsado por turbinas similar a los de último tipo de la marina francesa, aunque con algunas mejoras en su diseño. Para evaluar la referida propuesta se entregó al ministerio de Guerra y Marina un legajo completo sobre sus características y los materiales empleados en la construcción.

Una vez aprobada la propuesta por el Gobierno, se firmó el contrato con Schneider et Cie. de Tolón, estableciendo el precio de la compra del buque en Lp. 80 000. En Lima actuó como representante del astillero el ingeniero Michel Fort, y en Francia, la Comisión Naval peruana a cargo del contralmirante Manuel Villavisencio, conjuntamente con la legación peruana en ese país. La supervisión de los trabajos de construcción la realizó el teniente primero José R. Gálvez, quien en cumplimiento de sus órdenes, ejerció un eficaz control.

En enero de 1912 el buque fue lanzado al agua, y una vez concluidas las obras en el astillero, el 10 de octubre de ese año, zarpó de Tolón con destino al Callao tripulado por una dotación francesa, siendo el único oficial peruano embarcado el teniente primero Tomás Pizarro. Cabe mencionar que conforme a lo contratado, la artillería sería instalada al arribar al Perú. Durante el viaje, efectuó una recalada en Santa Cruz de Tenerife el 7 de noviembre para reaprovisionarse, y allí recibió órdenes de dirigirse a Belem do Pará (Brasil) para ser entregado a una dotación peruana que luego lo llevaría a Iquitos. Debido a una colisión con un mercante ocurrida al arribar al puerto brasileño el 28 de noviembre, perdió parte de la proa, por lo que tuvo que ser reparado allí. Debido a ciertas complicaciones diplomáticas con Brasil, su estadía en Pará se prolongó hasta julio de 1914, luego de lo cual zarpó hacia el Perú empleando como ruta el Canal de Panamá un día antes de su inauguración (16 de agosto de 1914), convirtiéndose de esta forma en el primer buque de guerra del mundo en cruzar por esta vía interoceánica.

Para los miembros de la Misión estaba claro de qué manera debían llevarse a cabo las adquisiciones navales; sin embargo, algo que no estaba dentro de lo planificado surgió en 1910, a raíz de noticias que se tuvieron respecto a que el gobierno de Ecuador se hallaba negociando con Italia la compra

(35) Revista Variedades. *Lima, 1913. pp. 4004, 4016,4066.*

del crucero protegido *Umbria*[36]. Estas noticias produjeron cierta agitación en Lima, donde el representante de Francia fue convocado por el ministro de Guerra y Marina para indagar sobre la posibilidad de adquirir un crucero acorazado en su país[37]. En una nota fechada el 20 de abril de 1911, el ministro francés de Asuntos Extranjeros informó al ministro de Marina de la solicitud peruana para comprar un crucero del tipo *Montcalm*[38]. Al parecer, tal interés había surgido del propio presidente Leguía, cuando el crucero francés mencionado estuvo de visita en el puerto del Callao[39]. Entonces, el ministro francés pensó en una restauración del *Dupuy de Lome*, el cual aún se hallaba en condiciones aparentes. En un informe fechado el 22 de junio, la Dirección de Construcciones Navales de la Marina francesa comunicó al ministro que los trabajos de reparación y reactivación del *Dupuy de Lome*, para que se encontrara expedito para iniciar sus pruebas en la mar, se estimaban en cuatro meses y medio[40]. El 29 de junio, el ministro de Asuntos Extranjeros comunicó al ministro de Marina que el Gobierno peruano había aceptado la propuesta francesa.

Es necesario anotar que en opinión del comandante Guette, de la Misión Naval Francesa, la compra de un crucero acorazado no tenía cabida en el programa de rearme propuesto para el Perú[41]. Sin embargo, el empecinamiento presidencial, el precio de venta por dicho buque que ascendía a 3 000 000 de francos, que era el 15% de su valor original, así como las facilidades para pagarlo durante un periodo bastante prolongado[42], determinaron se concrete su compra. Una vez efectuadas las coordinaciones necesarias se procedió a la elaboración del contrato, fijándose ini-

(36) *Este buque era un crucero protegido de 2.300t de desplazamiento, y formaba parte de una clase de cinco unidades en servicio en la marina italiana. Estaba armado con seis cañones de tiro rápido de 120mm en torres dobles, con ocho cañones de 57mm y dos tubos lanzatorpedos.*

(37) *Feron, Luc. "Le croisier cuirassé Dupuy de Lome". En* Marines guerre et commerce, *N° 61. Ed.jun.-jul. Nantes,1999, p. 55.*

(38) *Ídem.*

(39) *El comandante Guilleux en el artículo que hemos citado titulado "Una misión naval en el Perú (1905 - 1914), narra una versión muy similar, y menciona que el interés por la compra de este buque nació de parte del Presidente Leguía, cuando por el Callao estuvo de visita el crucero francés* Montcalm, *y que el gobernante, impresionado con aquel navío, dispuso que la misión naval que se hallaba en Francia efectuara indagaciones para comprar algo similar; por ella o por otro conducto se supo en Lima que la Marina Francesa tenía en desarme algunos cruceros destinados a ser vendidos en un futuro más o menos próximo. Agrega que la elección peruana recayó sobre el* Dupuy de Lome, *a pesar de las objeciones del comandante Guette.*

(40) *Cabe mencionar que por su parte, la Dirección de Construcciones Navales del puerto de L'Orient, indicó que una posible reparación del* Dupuy de Lome *implicaría el reemplazo de un 15% del forro exterior de la obra viva, a un costo aproximado de 142 000 francos, y que lo recomendable era el empleo de soldadura autógena para ahorrar tiempo y gastos mayores. Feron, Luc. Op. cit.*

(41) *Guilleux, Louis. Op. cit., p. 901.*

(42) *Idem, p. 899.*

cialmente la entrega del buque en cuatro meses y medio[43].

Quien suscribió el contrato en representación del Gobierno peruano fue el embajador del Perú en París, señor Candamo. Por otra parte, para hacerse cargo de la inspección y supervisión de los trabajos de reactivación se nombró a una comisión presidida por el contralmirante Manuel Villavisencio, e integrada por el capitán de navío Ernesto de Mora, designado para asumir el comando de la nave, y por algunos oficiales más, quienes viajaron a Francia el 23 de enero de 1912 a bordo del vapor *Urubamba*. El nombre que el Perú le dio al buque, fue el de *Comandante Aguirre*, en honor al fallecido segundo comandante del monitor *Huáscar*, y la ceremonia de afirmado del pabellón nacional se llevó a cabo el 22 de octubre de 1912, fecha en la que la dotación peruana asumió el control del buque, pero sin haber recibido oficialmente los trabajos contratados.

En lo referido a las condiciones de entrega del buque, la marina francesa se comprometía a entregarlo con un stock de repuestos y munición[44].

La comisión francesa nombrada para hacerse cargo de los trabajos de reactivación, tomó conocimiento de las especificaciones formuladas por los miembros de la misión naval peruana, que establecían algunos puntos en lo referente a las pruebas del buque antes de su entrega oficial al Perú. En ellas se indicaba que se debía efectuar varias pruebas preliminares para evaluar las condiciones de la planta propulsora, artillería y otros equipos de a bordo. Realizadas las pruebas preliminares, el buque ingresó a dique los primeros días de marzo, luego de lo cual realizó nuevas pruebas con resultados satisfactorios.

Mientras tanto, la misión naval peruana había contratado a la Casa Schneider para que realizara un recorrido de la artillería y un cambio de los cañones de pequeño calibre de a bordo, para lo que se requirió que el buque fuera trasladado a Burdeos, puerto en el cual se estimaba sería tomado por la dotación peruana a finales de abril. Los 320 hombres restantes entre oficiales y tripulantes que conformaban la dotación, viajaron a bordo del transporte *Iquitos*, arribando el 6 de setiembre al

---

(43) En dicho contrato, aparte de fijarse el precio de venta, se establecía que el Gobierno peruano tendría que reembolsar a la Marina francesa todos los gastos que demandase la reactivación del buque, ya fueran materiales, mano de obra, así como los gastos que implicaban la realización de las pruebas, todo lo que se estimaba en 700 000 francos adicionales. Por otro lado, en lo relacionado a la forma de pago, se acordó efectuarlo en tres cuotas, la primera, ascendente a 1 000 000 de francos a la firma del contrato, otra segunda cantidad igual a ser entregada en L'Orient durante las reparaciones, y la tercera, a ser cancelada tres meses después de la entrega oficial del buque a la marina peruana.

(44) La munición con la que debía entregarse el buque comprendía 2 000 proyectiles de acero y 2 000 de hierro fundido para los 12 cañones de 47 mm M1885; 500 proyectiles de acero y 500 de hierro fundido para los 5 cañones de 65 mm M1885; 500 proyectiles de acero y 500 de hierro fundido para los 2 cañones de 37 mm; 63 proyectiles de acero e igual cantidad de hierro fundido para los 2 cañones de 194,6 mm y para los seis de 164 mm, 378 proyectiles de acero y 646 de hierro fundido. Cabe señalar que por aquel entonces, la artillería y munición de la batería principal y de mediano calibre de este buque ya no eran empleadas por la marina francesa.

puerto de L'Orient, en cuyo arsenal se hallaba la nave[45].

Las controversias en torno a la compra del *Dupuy de Lome*

En un principio las gestiones para traer al *Comandante Aguirre* al Perú se realizaron sin mayores contratiempos; sin embargo, a pesar de hallarse prácticamente listo el buque para zarpar, se presentaron varios inconvenientes y no precisamente por parte del gobierno o de la marina francesa, sino más bien, desde el Perú, en donde las autoridades gubernamentales cambiaron de opinión acerca de la conveniencia de la compra de este buque.

Las razones que impidieron concluir la venta y dar lugar al viaje hacia el Perú del *Comandante Aguirre* fueron netamente políticas. El presidente Leguía durante su primer gobierno mostró una clara tendencia personalista y autoritaria que lo distanció de los grupos aristocráticos que lo habían llevado al poder; tampoco era tolerado por los pierolistas y algunos intelectuales influyentes de la época.

Con relación al buque, el cuestionamiento de su compra pudo haberse originado a raíz de una información aparecida en un periódico parisién[46], en la que se decía que "se estaba cambiando un montón de chatarra por el oro del Perú", noticia que no tardó en llegar a Lima y que junto con una serie de panfletos y hojas sueltas circularon por la capital desprestigiando las condiciones del "Aguirre" como buque de guerra efectivo, dieron mayores argumentos a los sectores políticos opositores al régimen de Leguía para sus ataques al gobierno. Su sucesor en 1912, Guillermo Billinghurst fue un gobernante que se caracterizó por su discurso populista y opositor al régimen anterior. Esta fue una de las razones por las que no continuó las obras iniciadas por su predecesor, convirtiéndose en uno de los interesados en anular la compra del *Comandante Aguirre*. Sin embargo, las voces que criticaban tal adquisición no sólo se escucharon en el Perú, sino también en Chile[47].

---

(45) En referencia a este viaje y a la comisión, el contralmirante Tomás Pizarro, quien integró la dotación del buque cuando era teniente primero, ha consignado en sus memorias algunos datos interesantes, así como los inconvenientes que tuvieron que experimentar los 320 hombres que conformaron la dotación inicial para este buque. Entre los varios asuntos que relata Pizarro, hace mención que luego de haberse instalado y familiarizado con los equipos de a bordo, la novata dotación realizó algunas prácticas de navegación para entrenamiento del personal hasta estar en capacidad de emprender la travesía hacia el Perú, no mucho tiempo después de su llegada. Para iniciar ese viaje, se requería de dinero y la orden de partida, pero a pesar del alistamiento, concluyó el año 1912 sin recibirse ninguna disposición al respecto. Las penurias económicas para la dotación del Comandante Aguirre *empezaron al año siguiente. Entrado el año 1913, transcurrieron 6 meses habiendo apenas recibido dinero para pagar los sueldos y el racionamiento. Se debía 4 meses de sus haberes a todo el personal y a la casa proveedora de los víveres, por lo que se tuvo que recurrir a un proveedor de origen judío al que Pizarro califica como "salvador", puesto que arregló en pocos días la situación otorgándole crédito sin intereses a la comisión.*

(46) Guilleux, Louis. Op.cit. p. 902.

(47) Al respecto, el diario "El Mercurio" de Valparaíso publicó en su edición del 30 de diciembre de 1912 un artículo titulado "Asuntos Navales del Perú", en el que entre otras cosas se afirmaba respecto al Dupuy de Lome, *que "este crucero acorazado, veterano de 23 años, que ofrece un blanco de la clase mastodonte que no admite ni composturas, ni reparaciones, ni reformas aceptables, es un fierro viejo que en nada aumentará el escaso valor actual de la flota del Perú, y no es, por consiguiente de extraño que cada día aumente el número de los que desean la nulidad del contrato... ¿Interés en evitar la compra, o simplemente una narración objetiva de lo que en realidad representaba ese buque? Puede que hayan sido ambas cosas, pero no estaban del todo alejadas de la realidad. Cabe mencionar que ya en 1912 la Armada de Chile había ordenado la construcción de dos acorazados en Gran Bretaña, destinados a ser los de mayor tamaño y potencia de fuego en toda Sudamérica, frente a los que el* Comandante Aguirre, *hubiera sido tan solo un blanco perfecto. Aunque ya es un tema diferente, mencionaré respecto a esos dos buques que Chile tan solo pudo disponer de uno de ellos recién en 1919 a causa de la Primera Guerra Mundial, mientras que a cambio del otro, convertido a portaaviones por los ingleses, recibieron varios destructores y submarinos.*

El presidente Billinghurst decidió que no se pagara el saldo del contrato de venta y el gobierno llegó a ofertar el traspaso del buque a Grecia, pero dicha nación no aceptó dado que la marina turca, su enemiga potencial, poseía buques de mayor poder ofensivo. Esto aumentó la idea de que Francia se había aprovechado del Perú y también creó un ambiente desfavorable para la Misión Naval Francesa en el Perú que, como hemos visto, no había apoyado la idea de comprar ese buque.

La breve y frustrada historia de este navío ostentando el pabellón peruano concluyó cuando Francia entró en guerra y decidió dejar en suspenso la venta. La misión naval peruana, a cargo del capitán de navío Ernesto de Mora, entregó el buque en octubre de 1914 al Gobernador Marítimo del Puerto de L'Orient y su dotación retornó al Callao a bordo del vapor *Urubamba*.

Al empezar la Primera Guerra Mundial, se desestimó la reactivación del *Dupuy de Lome*, debido a que la munición que empleaba su artillería ya no se fabricaba, y además, el puerto de L'Orient se hallaba dedicado a la construcción de cañoneros para la flota. El buque terminaría su vida transformado en buque mercante con el sugestivo nombre de *Peruvier*, siendo finalmente vendido como chatarra en 1923.

Lo que se puede concluir de los testimonios de oficiales de la época o por aquellos que han tratado el tema, es que el valor militar de dicho buque fue sobrestimado[48]. Téngase en cuenta que por ese tiempo la totalidad de buques capitales y/o de otros tipos ya se construían con plantas a vapor impulsadas por turbinas y los buques del tipo crucero acorazado se habían dejado de construir.

A pesar de su carácter político, la decisión de Billinghurst en torno a la anulación de la compra fue acertada, pues evitó hacernos de un crucero que para los propios franceses carecía de valor combativo.

IV. EL RETIRO DE LA MISIÓN

Al momento de estallar la Primera Guerra Mundial, los miembros de la misión naval que la conformaban eran tres, y debido a que Francia era uno de los países beligerantes, obviamente tuvieron que dar por concluido su contrato con el Gobierno peruano y alistarse para retornar a su patria.

Esto afectó también a los miembros de la misión militar, con quienes los tres marinos franceses zarparon del Callao con rumbo hacia Francia el 6 de agosto de 1914, habiendo sido despedidos de manera emotiva por las autoridades peruanas.

De esta manera inesperada concluyó la presencia de la Misión Naval Francesa en el Perú.

---

(48) Se debe tener en cuenta que en aquel entonces, el diseño de este buque en lo referente a protección y propulsión, había sido superado ampliamente en 1906 tras la aparición y desarrollo de acorazados como el inglés Dreadnought, *o de los primeros cruceros de batalla.*

V. CONCLUSIONES

Antes de emitir una apreciación final acerca de la labor realizada por la Misión Naval Francesa durante su estadía en el Perú, es pertinente tener en cuenta algunas consideraciones.

Creemos que a pesar de haber existido un interés por parte de las autoridades navales en apoyar las reformas propuestas por la misión, definitivamente se debe considerar como factor limitativo a su accionar y efectividad la cantidad de miembros que la integraron. Esto contrastaba enormemente con lo que ocurría en el ejército, que al momento de llegar el primer oficial naval francés, contaba con diez oficiales. El comandante Marguerye, fue durante cuatro años el único miembro de la misión naval; no obstante ello, su trabajo trascendió más allá de las reformas para la Escuela Naval, lugar al que estuvo destinado en un principio. Esta situación mejoró a la llegada de más miembros para la misión, puesto que su accionar contó con un mayor dinamismo y efectividad de manera simultánea.

Otro factor que sin duda influyó en la efectividad de la misión fue que la marina dependiera de un mismo ministerio que el ejército. Ello impedía contar con la fuerza necesaria para llevar a cabo las reformas en la institución y el presupuesto que la implementación de las mismas requería. Ello se puede afirmar debido a que faltó decisión y mayor apoyo en el ámbito político para promulgar la Ley Orgánica de Marina, la que inexplicablemente estuvo sin ser aprobada mientras estuvo en el Perú la misión.

Se debe señalar que de manera contraria a lo que ha expresado el investigador Efraín Cobas en su libro *Fuerza Armada, Misiones Militares y dependencia en el Perú*[49], no obstante las limitaciones en su mayor parte fuera del control de la institución, la labor de la Misión Naval Francesa si contribuyó en el resurgimiento de la marina. Cobas también menciona que hubo cierto rechazo por parte de algunos oficiales de la Armada por los métodos que introdujeron; sin embargo esto no fue así, porque a través de las páginas de la *Revista de Marina*, que en su primera época coincidió con la presencia francesa en la marina, se aprecian opiniones que sugerían las mismas reformas que se hallaba realizando la misión, lo que se podría considerar como un respaldo a su accionar.

En lo referente a las mejoras obtenidas durante la gestión de la Misión Naval Francesa[50], se pueden agrupar en tres aspectos fundamentales: el primero de ellos, referido a la organización. A través de la creación del Estado Mayor General de Marina, se buscó contar con un organismo de asesoría y planeamiento para un manejo administrativo y operacional adecuado de la institución. La independización de la Intendencia de Marina de la del Ejército, buscaba que esa dependencia tuviera una auto-

(49) *Cobas, Efraín:* Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú. *Ed. Horizonte. Lima, 1977.*

(50) *En el anexo N° 1, se sumarizan los principales logros y acciones de la Misión Naval Francesa durante su permanencia en el Perú.*

nomía y dedicación específica para la Armada. Por su parte, la creación de la Comandancia General de la Escuadra con su Mayoría de Órdenes, mejoró el control administrativo y operacional de las unidades a flote.

Otro aspecto importante fue el material. La puesta en práctica de un plan de adquisiciones navales que dotara de las unidades que requería realmente la Escuadra para constituir una fuerza disuasiva frente a cualquier amenaza se tradujo en la adquisición de dos sumergibles y un cazatorpedero, buques que a pesar de su pequeño tamaño poseían un gran poder disuasivo por su capacidad de atacar sorpresivamente. En el caso de los sumergibles, su adquisición le confirió al Perú ser el primer país sudamericano en poseer este tipo de naves, dando inicio también a una gran tradición y reputación en el arma submarina a la Armada.

Por último, un tercer factor importante fue la mejora en lo que a instrucción se refiere. La Escuela Naval pudo reformar su reglamento, mejorar la calidad de la enseñanza, y contar con un local definitivo y más adecuado a sus requerimientos. Por otro lado, se resolvió un problema de larga data con la creación de una sección de ingenieros y maquinistas en la escuela para dotar a los buques de la Escuadra de personal peruano. Finalmente, en un período crítico para el Perú como lo fueron las primeras décadas del siglo XX, era necesario reconstruir y modernizar la Armada para contar con un poder naval con capacidad disuasiva. Se puede afirmar que la presencia de la Misión Naval Francesa inició la modernización institucional, y a pesar de haber quedado inconclusa su labor debido a su retiro intempestivo del Perú a causa de la Primera Guerra Mundial, sus logros sentaron las bases para la profundización de mejoras con la misión naval americana.

Anexo N° 1

Principales logros y acciones de la Misión Naval Francesa durante su permanencia en el Perú.

- *Elaboración de un proyecto de Ley Orgánica para la organización de la Marina.*
- *Elaboración de un Reglamento para el servicio a bordo, empleando como base su similar francés.*
- *Elaboración de una Guía elemental para el Marinero.*
- *Creación de una Intendencia General de Marina, independizándola de la del Ejército.*
- *Elaboración y puesta en vigencia de un Código de Señales.*
- *Elaboración de un proyecto para la construcción de un depósito de municiones y explosivos para la Armada en la isla San Lorenzo.*
- *Creación de una Comandancia General de la Escuadra con su respectivo Estado Mayor (Mayoría de Órdenes).*
- *Traslado a tierra y ubicación definitiva de la Escuela Naval del Perú en el distrito de La Punta.*
- *Mejora del sistema educativo y reglamento en la Escuela Naval del Perú.*
- *Creación de una Sección de Maquinistas en la Escuela Naval para la formación de oficiales especialistas en máquinas destinados a los buques de la Escuadra.*
- *Adquisición de dos sumergibles, dotando a la Armada Peruana por vez primera de este tipo de arma, y convirtiéndola en la primera en el ámbito sudamericano en poseerlos.*