

# REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO – MARÍTIMOS DEL PERU



**INSTITUTO DE ESTUDIOS  
HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU**



**1997**

INSTITUTO DE ESTUDIOS  
HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU



DIRECTOR: Armando Nieto Vélez

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av. Salaverry 2487, Lima 27  
Telfs.: 4229950 - 4407273 - 4221861 - Fax: 4227838

El Instituto no se responsabiliza de las expresiones emitidas por  
los autores bajo su firma.

---

IMPRESA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

**REVISTA  
DEL INSTITUTO  
DE ESTUDIOS  
HISTORICO  
MARTIMOS  
DEL PERU**

Nº 16

LIMA

1997

**INCORPORACION DE MIEMBROS DE NUMERO**

Capitán de Navío Jorge Guerrero Lang, "Pro-Marina": su primer medio siglo (1909 - 1959) .....	9
Discurso de recepción del Doctor Percy Cayo Córdova ....	44

**ARTICULOS**

Contralmirante Melitón Carvajal Pareja, <b>El Mar, la Marina de Guerra y Grau</b> .....	55
Contralmirante Federico Salmón de la Jara, <b>Charles Lindbergh en la Historia Naval Peruana</b> .....	75
Embajador Alfonso Arias-Schreiber Pezet, <b>El Perú y la Convención del Mar</b> .....	85
Alfieri y Pedro Devoto Mendívil, <b>El Capitán de Fragata Guillermo Prunier, Prócer de la Independencia del Perú</b> .....	97
Contralmirante Ramón Arróspide Mejía, <b>El Cincuentenario de la partida de la Expedición Kon-Tiki...</b>	131

**CRONICA**

Actividades del Instituto .....	149
---------------------------------	-----





Incorporación de Miembros  
de Número

## ***“Pro-Marina”: su primer medio siglo (1909-1959)\****

CAPITAN DE NAVIO JORGE GUERRERO LANG

POR LA VERDAD EN LA HISTORIA

*“La historia es como cosa sagrada porque ha de ser verdadera, y donde está la verdad está Dios en cuanto a verdad; pero no obstante esto, hay algunos que así componen y arrojan libros de sí como si fueran buñuelos”.*

**A**l haber denominado la presente Exposición **Pro-Marina, su primer medio siglo 1909-1959**, queremos rendir un especial reconocimiento a todos y a cada uno de sus asociados que desde su fundación a la fecha han hecho posible que se mantenga viva la llama del civismo.

La Asociación Nacional “En Pro de la Marina” como fue su denominación primera, fue fundada un 28 de agosto de 1909, en el local de la Sociedad de Ingenieros, sito en Portal de Botoneros 167, Plaza de Armas de Lima. En ella el Perú participó en forma entusiasta recolectando fondos para la adquisición de un Buque Escuela. Este sucinto marco referencial no puede ser desarrollado con más amplitud sin que dejemos de mencionar a aquellas Instituciones que nos precedieron en incentivar o ejecutar acciones en que nuestra Patria requería sus servicios, particularmente en lo que fuese sobre todo amor al Perú.

Recordamos a nuestros compatriotas que se encontraban prisioneros en San Bernardo; ellos fundaron “Patria y Libertad”, cuyo objetivo era la reivindicación de Tarapacá en 1881, entre ellos podemos mencionar a Lagomarsino, La Torre, Espinoza, Raygada, Juan de Mora y otros, así como la Liga Peruana conformada por los universitarios de Lima y por segunda vez constituida como Liga Patriótica Universitaria encabezada por el Dr. Villarán, con la finalidad de participar en lo que

---

\* Discurso leído en el acto académico celebrado el 26 de agosto de 1997.

era el Tratado de Ancón de 1883. Siguió a ésta la Unión Nacional con la finalidad de incentivar los altos valores de la ciudadanía y como acción ciudadana hicieron un pedido de suscripción popular por intermedio del señor Carlos Amézaga, a fin de comprar una Torpedera, cabiendo mencionar los nombres de don Alberto Químper que la presidió y de su secretario el señor Alberto Secada.

Es muy poco lo que he expuesto en homenaje a estas Instituciones que del civismo trataron de incentivar en la población los valores más sublimes para con nuestra Patria, necesarios después de la Guerra del Pacífico.

Pro-Patria, órgano de difusión de la Asociación Nacional en Pro de la Marina, en sus boletines de setiembre N° 1 y de octubre N° 2 de 1909, menciona y reconoce a las Instituciones antes mencionadas y considera como precursores de nuestra Asociación a la Junta Patriótica instalada el 21 de enero de 1904, presidida por el ilustre Dr. Santiago Figueredo además de los señores Ezequiel Vega, Tomás Gadea, P. Antonio Iribarren, siendo su secretario el señor Alberto Secada. Es esta honorable Junta Patriótica la que hace posible con su contribución la llegada al Callao en 1907 de nuestros primeros cruceros, el "Almirante Grau" y el "Coronel Bolognesi".

La Sociedad de Artesanos de Mollendo, noble y patriótica Institución cuyo líder fue el señor Juan J. Köster, lanza la idea por segunda vez en 1907, que el Perú debería contar con un Buque Escuela a vela para la formación de nuestros Guardiamarinas.

Otra Institución que nos precedió fue la Liga Patriótica Naval fundada en 1907 en el Centro Naval del Perú, la misma que estuvo presidida por el Capitán de Navío Gregorio Casanova, siendo su Tesorero el señor Federico Villarreal; Secretario, el Capitán de Corbeta A.R. Pimentel y uno de sus Vocales el Dr. Anselmo Barreto. Esta Liga fue heredera de la Primera Liga Naval que se fundó en el Perú, como bien lo menciona, en ese entonces, el Capitán de Navío José Ernesto de Mora en su artículo "Necesidad del Poder Naval" y ser además su fundador en Mollendo, cuando ejercía el cargo de Capitán de Puerto en el año 1900.

La situación política interna se encontraba convulsionada por las pretensiones territoriales del Ecuador, ocasionadas por una frontera no delimitada. Corría el segundo semestre del año 1909, en que la Liga Patriótica Naval, presidida por el Capitán de Navío Casanova recolectaba fondos a fin de adquirir un Buque Escuela, idea propiciada en sus orígenes por el Sr. Juan J. Köster, como era un buque a vela que durante toda su vida fue uno de los más nobles ideales de este insigne patriota. Dentro de la documentación que se ha podido encontrar hay una carta que nuestro

fundador el Ing. Teodoro Elmore remite al Ing. Enrique Laroza, el 2 de agosto de 1909, así como la respuesta de éste con fecha 11 de agosto y la que le remite al Capitán de Navío José Ernesto de Mora el 16 de agosto del mismo año. Considero que estas cartas son respuesta a la inquietud del Ing. Teodoro Elmore como era la de crear una Institución de carácter permanente para apoyar a la Marina. Así lo expresaba: “La Marina es el Alma Mater Nacional y requiere un apoyo permanente”.

Este concepto es el que le da forma y sentido profundo de civismo dando origen a que un 28 de agosto de 1909 en el local de la Sociedad de Ingenieros del Perú y bajo los auspicios de esta querida Institución se fundase la Asociación Nacional en Pro de la Marina, por un grupo de Marineros e Ingenieros que favorecieron la obra de propaganda en favor de la Marina.

### **PROPOSICION ELMORE**

(R.M. - 1909 - Pág. 341 a 346)

Las más importantes:

- Inculcar en el sentimiento público del País el concepto de que el Alma Mater Nacional es la Marina, si queremos valer y gozar de independencia.
- Formar en todos los Centros Nacionales y hoy especialmente en los de la Costa el gusto por los elementos de Marina y las inclinaciones hacia ésta, dirigiéndose la voluntad y la juventud hacia ella.
- Favorecer la vida en el mar, la formación de Clubes de Regatas en todos los Puertos de la Costa y en nuestra red Fluvial.
- Preparar activa e intensamente la voluntad pública en favor de la Marina, de manera que satisfaga un presupuesto de Marina acorde a sus necesidades.
- Contribuir a la adquisición de un Buque Escuela.

Así se anunció a la República y bajo este concepto actúa.

### **PRINCIPIOS**

Actuaron bajo los siguientes principios:

La lealtad a la Patria exige concurrir a su servicio sin fruto personal inmediato; y ese concurso, que debe ser proporcional a la capacidad física, moral y social de

cada sujeto, permite incubar en el alma social las ideas de paz, trabajo y engrandecimiento.

Todos los peruanos están invitados a formar parte de la Asociación, sin distinción de sexo, edad, ni de opinión política.

Para pertenecer a ella sólo se requiere fe en el porvenir de nuestra Patria y buena voluntad para contribuir, en cualquier forma, al desarrollo del plan propuesto.

Su primer Comité Directivo Provisional estuvo conformado de la siguiente forma: (PRO PATRIA N° 1 setiembre de 1909) Presidente T. Elmore, Secretario C. E. Velarde y Tesorero E. Laroza, quienes ejercieron entre el 28 de agosto de 1909 y enero de 1910.

Los primeros acuerdos que tomó la naciente Asociación, fueron los siguientes:

EL COMERCIO - 06 SETIEMBRE 1909 - TARDE

### **ASOCIACION NACIONAL EN PRO DE LA MARINA**

El Comité Provisional de esta Institución ha celebrado sesiones diarias, desde su instalación el 28 de agosto, habiéndose en la del sábado tomado los siguientes acuerdos:

- 1.- Encargar el Proyecto de Estatutos a una Comisión de nueve personas entre las cuales tres han de ser marinos.
- 2.- Lanzar un Boletín, órgano de la Asociación, en edición no menor de 15,000 ejemplares, para dar a conocer la obra que se propone efectuar y sus frutos.
- 3.- Considerar como socios natos al señor Doctor Santiago Figueredo y sus colaboradores de la Junta Patriótica y al señor Köster y sus consocios los Artesanos de Mollendo, considerándolos en primera línea.
- 4.- Dedicar íntegra y nominalmente el monto de las cotizaciones que se obtengan a los fondos destinados a un Buque Escuela, pues para los gastos habrá una cuota que sólo pagarán los iniciadores.

La obra emprendida en la Sociedad de Ingenieros se difundió por toda la República en forma rápida a través de las colectividades y las erogaciones no se hicie-

ron esperar de todos los pueblos del Perú. Fueron verdaderas manifestaciones de nacionalismo de contribuir a incrementar los fondos para la adquisición de un Buque Escuela. Estos fondos fueron entregados a la Junta Patriótica Naval que se hallaba empeñada en esta labor. En enero de 1911, en forma voluntaria y teniendo en consideración los más altos intereses cívicos, dicha Liga Naval se fusiona con Pro-Marina, siendo nombrado como Presidente Vitalicio el Capitán de Navío Gregorio Casanova.

La primera Manifestación Pública que tuvo Pro-Marina fue el 8 de octubre de 1909 con ocasión del 30 aniversario del heroico Combate Naval de Angamos, en la Plaza Grau del Callao.

El documento de la época (Pro Patria, octubre 1909), expresa lo siguiente:

La ceremonia resultó de una solemnidad y brillo inesperados, pues se adhirieron a ella comisiones de las Sociedades Unidas encabezadas por sus Directores los señores Juárez y González Jara, Cicerón y Castro del Callao, alumnos de la Universidad, del Colegio de Guadalupe (con su Estandarte), y de la Escuela de Ingenieros, una comisión de la Liga de Defensa Nacional, los Contralmirantes y los Jefes de alta graduación de la Escuadra, la Escuela Naval presidida por su Director, los sobrevivientes e hijos del ínclito Miguel Grau, acompañando a todos el Sr. Prefecto del Departamento.

El 19 de diciembre de 1909 se efectúa la primera Asamblea Nacional, a cuya Acta daré lectura textual y que fue publicada en Pro Patria, enero 1910:

## **PRIMERA ASAMBLEA**

Después de tres meses y medio de labores preparatorias, se reunió en el local de la Sociedad de Ingenieros la Primera Asamblea de la Asociación, compuesta de los patronos, socios activos y representantes de colectividades, quienes concurren con puntualidad militar.

Se hallaban presentes, además del Comité Organizador y sus adherentes, los tres Contralmirantes, el General Suárez, los Coroneles Varela y Morán, los Capitanes de Navío Asín, Ontaneda, Gáezon, Mora y otros más que no pudimos anotar, el Director de la Escuela Naval Sr. Saldías y otros muchos marinos, los señores Dancurt, Reynoso, Ríos (don Juan Esteban) y varios representantes a Congreso, más casi todos los Delegados de las Provincias, gran número de socios activos, algunos Artesanos y considerable número de Ingenieros.

El Sr. Teodoro Elmore, Presidente del Comité Organizador, expresó el objeto y causal de la reunión agregando algunos conceptos de orientación general, y el Secretario Sr. Velarde leyó la Memoria de los trabajos hechos, que damos más adelante, la cual fue muy aplaudida.

Se ve, en efecto, por ese documento, que los iniciadores han planteado el problema abarcando en toda su extensión la obra emprendida, con discreción y resolución.

Se pasó, enseguida, a estudiar el Proyecto de Estatutos a que ha sujetado sus procedimientos el Comité cesante.

Se promovió una interesantísima discusión en la que tomaron parte los señores Puga, Yarlequé, Villavisencio, Reynoso, Masías, Escardó, Argüelles y otros caballeros.

El Sr. Balta propuso que se discutiera el Artículo que autoriza al Comité Ejecutivo a organizarse, sometiéndolo el resto de los Estatutos a la Comisión propuesta por el Sr. Dr. Puga, sirviendo entre tanto provisionalmente de norma a dicho Comité, como había servido a los organizadores, según lo propuesto por el Sr. Dr. Yarlequé, lo que fue aprobado por unanimidad.

En consecuencia se nombró la Comisión compuesta por el Contralmirante Villavisencio, General Suárez y Dr. Mora para que informen sobre los Estatutos que han de regir las labores de la Asociación; debiendo reunirse la Asamblea en cuanto el dictamen quede expedito.

En seguida se procedió a la Elección del Comité Ejecutivo que ha de funcionar en 1910.

Los concurrentes se retiraron muy favorablemente impresionados respecto al rumbo dado a la gran obra emprendida.

No había en el local decoración alguna: la llevaban todos en el corazón.

En esa misma Asamblea se leyó la Memoria a cargo del Ingeniero C. E. Velarde, Secretario.

## PRIMERA DIRECTIVA

En base al Comité Ejecutivo nombrado en enero de 1909, se instaló la Primera Directiva del Comité Ejecutivo en febrero de 1910, lo que fue publicado en el N° 5 de Pro Patria, como se indica a continuación:

### *COMITE EJECUTIVO 1910 - CARGOS*

Director General, Sr. Dr. Anselmo Barreto, Vocal de la Excelentísima Corte Suprema.

Vice Director, Contralmirante M. Carvajal, Presidente de la Comisión de Organización.

2° Vice Director, Ingeniero F. Villarreal, Presidente de la Comisión de Finanzas.

Tesorero, Sr. Raymundo Morales, quien será auxiliado por los Socios, y mientras se hace cargo de su labor, continúa el Ingeniero don E. Laroza, quien ha desempeñado el puesto desde la creación de la Asociación.

Serretario General, Sr. Ingeniero C.E. Velarde, auxiliado por los Sub-Secretarios en ejercicio, Sres. Ingenieros J.M. Mendoza y A.M. Miró Quesada.

#### COMISION DE PROPAGANDA

Sr. G. Billinghamurst (Presidente)

Sr. E. C. Basadre

Sr. T. Elmore

Sr. E. Gianella

Sr. L. Cortés

#### COMISION DE ORGANIZACION

Sr. Contralmirante M. Carvajal (Presidente)

Sr. L. I. de Mora

Sr. J. B. de Lavalley

Sr. M. Yarlequé

Sr. M. Juárez

#### COMISION DE FINANZAS

Sr. F. Villarreal (Presidente)

Sr. J. Balta  
Sr. M. G. Masías  
Sr. D. Argüelles  
Sr. P. Paulet

#### COMISION DEL EJERCITO

Sr. General B. Suárez (Presidente)  
Sr. Coronel E. Varela  
Sr. Coronel C. Morán  
Sr. Capitán A. Mosquera

#### COMISION DE LA MARINA

Sr. Comandante E. J. de Mora (Presidente)  
Sr. Comandante P. A. Buenaño  
Sr. Comandante E. Caballero y Lastres  
Sr. Comandante A. Pimentel

#### COMISION CONSULTIVA

Sr. Contralmirante M. Villavisencio  
Sr. Contralmirante M. M. Carvajal  
Sr. Contralmirante T. Raygada

Todos los señores Capitanes de Navío, los Comandantes de Buque, Ingenieros y Constructores Navales que forman parte de la Asociación.

Fiel a los primeros acuerdos que adoptó esta nueva Asociación difundió a través de sus asociados la necesidad del Poder Marítimo. Para este fin designó al Capitán de Navío Eulogio Saldías, Director de la Escuela Naval, como uno de sus principales precursores, cuya conferencia fue publicada en versión sucinta, el 31 de agosto de 1910, por el diario **La Prensa**, que textualmente dice lo siguiente:

*Nuestro Poder Marítimo. La forma de reconquistarle.  
Las enseñanzas de la historia. Las Unidades más  
indispensables valen 9 millones de soles.*

Ante un auditorio numeroso y distinguido, en el que se hallaban presentes muchos profesionales, se realizó ayer, a las 3 de la tarde, en el local de la Sociedad

Geográfica, la conferencia ofrecida por el Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío, señor Eulogio Saldías.

El conferenciante disertó sobre la importancia de la Marina en general y especialmente sobre la organización de nuestra Escuadra.

La actuación fue presidida por el Doctor Anselmo V. Barreto, Presidente de la Sociedad "Pro-Marina" bajo cuyos auspicios se realizaba la conferencia.

Concurrieron a la actuación varias señoras y señoritas, el Contralmirante Carvajal, los Capitanes de Fragata señores César Bielich y Díaz, los Capitanes de Navío Sánchez Carrión, Ontaneda, Gárezon y Arce Folch, el Capitán de Corbeta señor Stiglich, el Teniente Primero Manuel Galdo, los señores Edmundo Habich, Federico Villarreal, Doctor Tomás Lozano, Michel Fort, José Marina Lastres, Sócrates Peregrín, Ricardo Tizón y Bueno, Luis Mc Nulty, Argüelles, Leyva, Albertini, V. Guzmán García, Carlos Orézzoli, Enrique Basadre, Coronel Melquiades Cornejo, Juan José Gereda Pinillos, Doctor Leoncio De Mora, Domingo Cárdenas, Enrique Carrillo, Doctor Varela y Orbegoso, Ricardo Angel Huerta, varias otras personas, cuyos nombres se nos escapan y un grupo de alumnos de la Escuela Naval del 3º y 4º año de estudios.

Dijo el Comandante Saldías:

"Que estando nuestro porvenir sobre el mar se debía proceder metódica y gradualmente a incrementar, al propio tiempo que las Fuerzas de Tierra, las Fuerzas Marítimas del país, las cuales sumadas, estrechamente unidas e inspiradas en el mismo ideal, constituyen el Poder Militar de la Nación.

Que convenía no olvidar las enseñanzas de la Historia, donde se ve que la fuerza prima siempre sobre el derecho; y que dependiendo de la capacidad que tenga la Nación para defenderse ofensivamente, así por tierra como por mar, el mantenimiento de su próspero estado de paz se debía marchar sin vacilaciones a hacer un hecho tan lisonjero e ideal. Requiriéndose ser prácticos; e inspirarse en experiencias, única fuente de la verdad; perseguir como los matemáticos la fórmula; precisar nuestro programa, estudiarlo, discutirlo y una vez decidido, darle a todo trance cima".

Basó racionalmente en consideraciones políticas y militares la urgente necesidad de organizar nuestra Escuadra; y fundándose en la situación geográfica del litoral que debe ser probado, así como la configuración de la Costa misma, probó

indiscutiblemente, que los buques más estrictamente necesarios, por ahora, eran las pequeñas unidades, atendidas las consideraciones estratégicas y tácticas, que así lo aconsejaban.

Redujo, en suma, a destructores, torpederos, buques mineros y submarinos, los buques que conjuntamente reunidos o agrupados en Pelotón o Divisiones, ya para incidir en masa sobre determinado punto, ya para prestar apoyo con su presencia en lugares propuestos de la Costa, debían constituir la defensa movible de ésta, indicando extensa y técnicamente la misión que deben llenar, a la par que nuestros dos cruceros.

Explicó sobria pero muy claramente lo que representará cada tipo de buques recomendado por él, o sea los destructores, torpederos, buques mineros y muy especialmente los sumergibles, haciendo ver la diferencia esencial entre ambos y las misiones prácticamente realizables por barcos tan modernos.

Estima el Comandante Saldías en nueve millones de soles el valor de las 20 unidades que señala como las más indispensables por hoy.

Al terminar su conferencia, el señor Saldías fue aplaudido con entusiasmo y felicitado personalmente por la mayor parte de los asistentes.

La Directiva para 1910, se trazó como primer trabajo, o primera inquietud cómo se iba a contribuir con los fondos para un Buque Escuela, y se formuló internamente la siguiente pregunta: ¿Qué Buque Escuela era el más aparente por adquirir? Con tal fin la Comisión de Pro-Marina remite un Informe publicado en la **Revista Pro-Marina N° 6**, que denomina "El Sumergible" y que se transcribe:

## **EL SUMERGIBLE**

Es digno de hacerse conocer en el país el Informe que más abajo insertamos, presentado por algunos de nuestros más distinguidos Jefes de la Marina en nuestra Asociación.

Dicho Informe dice: (en algunos de sus párrafos)

"Los miembros de la Comisión de Marina que suscriben, han leído con la mayor atención las razones expuestas por el señor Ing. Teodoro Elmore, sobre la conveniencia de unificar las opiniones respecto a la clase de elementos que debe adquirir la Liga Patriótica Naval, a la cual presta su decidido apoyo la Asociación

en Pro de la Marina; y en tal virtud emiten las consideraciones que van en seguida para pronunciarse en favor del elemento que indica.

La primitiva idea del Buque Escuela tuvo su origen en la Sociedad de Artesanos de Mollendo, y se ha mantenido hasta ahora sin que nadie se preocupe de si ella es realmente, la que debe primar hoy en la Marina.

Para no proceder de ligero en asunto tan delicado conviene dejar establecido lo que es un Buque Escuela.

Los esfuerzos de la ciencia en el Arte de la Guerra Marítima se dirigen a aumentar más y más la eficacia de los elementos ofensivos.

Porque todos esos elementos sigan un perfeccionamiento progresivo y porque cada uno de ellos rinda en el Combate mayor coeficiente, la tendencia moderna se dirige, más que todo, a tener buenos servidores en el motor propulsor de la nave, en el cañón, el torpedo, etc.

Una Escuadrilla de esta clase de buques en combinación con destroyers, bajo un plan bien estudiado de Estaciones de Guerra, podría hacer invulnerable toda la Costa, y se tendría constituida la defensa en el mar con poco costo, quedando el resultado definitivo de una guerra a la sola condición de tener un buen Ejército en tierra.

La Asociación en Pro de la Marina debe, pues, dirigir sus pasos a la adquisición de un sumergible. Y veamos qué medio debe poner en práctica para alcanzar, en el mejor tiempo posible, el dinero suficiente.

El medio podrá ser el siguiente: El Comité resuelve la adquisición de un sumergible. Una vez averiguado su costo, deduciendo de él lo que ya se tiene erogado, se le asigna a cada departamento de la República, según su capacidad, un tanto por ciento de la diferencia que deberá erogar. Por medio de un manifiesto que se hará circular en todo el país bajo el control de los Comités Departamentales, se convocará a los pueblos a una erogación extraordinaria para el 28 de Julio, destinada a completar la suma que se necesita.

Por este medio se estimula el patriotismo si el entusiasmo del Comité no decae un solo instante, y procura llevar a los pueblos el convencimiento que tiene del triunfo.

Al ancla, Callao, 3 de marzo de 1910.

*J.E. DE MORA, - ERNESTO CABALLERO Y LASTRES, - A.R. PIMENTEL".*

Vivíamos los días en que Pro-Marina mantenía, como se ha mencionado en párrafos anteriores una gran aceptación ante el pueblo peruano recaudando fondos para la adquisición de medios navales, o mejor dicho, para la adquisición de sumergibles de acuerdo a la propuesta presentada por el Comité Técnico que presidió el Capitán de Navío José Ernesto de Mora. Además era la única Asociación que recaudaba fondos para este fin; contando con una cantidad de dinero suficiente para adquirir este tipo de Unidad. Efectuada la búsqueda en el mercado internacional encarga tres (03) sumergibles a la casa Ansaldo-San Giorgio - Italia, designándolos con los nombres de "Tacna", "Tarapacá" y "Arica".

Cuando los submarinos se encontraban en su fase final de construcción en el año 1923, el Gobierno de la época se opuso a los propósitos de Pro-Marina como era la adquisición de submarinos en Italia.

Un resumen del problema planteado fue publicado en la **revista Mundial N° 22** del 24 de setiembre de 1920 que textualmente dice:

## **LAS ADQUISICIONES NAVALES DE PRO-MARINA**

"Es motivo de vivo comentario el conflicto surgido entre el Ministerio de Marina y esta patriótica Institución a causa de las negociaciones indicadas para la adquisición de elementos navales destinados a incrementar nuestra Escuadra. Todos conocemos la patriótica labor realizada por Pro-Marina y la alta finalidad alcanzada después de muchos años de activa propaganda y de escrupulosa conducta que la han hecho acreedora a la gratitud y al aplauso del país. Su obra, pues, próxima a traducirse en hechos que halagan sobremedida el patriotismo, merece la atención y el apoyo general.

Ya que alrededor de él se ha producido algunas polémicas y hasta diversos informes profesionales contradictorios, quizás sería conveniente, escuchar la autorizada opinión de los distinguidos marinos que forman la Misión Naval Americana, recientemente contratada y que será a no dudarlo la que determinará el rumbo que debe seguirse para la reorganización de nuestra Marina de Guerra.

Y como principio creemos que es el Ministerio debidamente asesorado quien

debe determinar las adquisiciones ya que la responsabilidad del Plan General le incumbe en absoluto, resultando en este caso su intervención no sólo potestativa sino indispensable”.

Debido a tal actitud del Gobierno del señor Augusto B. Leguía, la Asociación después de no poder garantizar la intangibilidad de los fondos recaudados, rompió el Contrato.

Es justo recordar la labor realizada por el señor Juan J. Bravo que como Presidente tomó la defensa de los fondos recaudados, del señor Pablo Nosiglia, que como Tesorero acudió hasta los Tribunales de la República para defender la custodia de ese depósito sagrado y comprometiendo a la construcción de los submarinos en los Astilleros de Ansaldo, la del señor Salvador, Fiscal jubilado de la Nación y Senador de la República, quien impugnó la Ley que despojaba a “Pro-Marina” de los fondos patrióticos llegando a denunciarla como inconstitucional.

Es necesario reconocer de acuerdo a la documentación existente cómo el documento PRO-MARINA A SUS EROGANTES de fecha 24 de agosto de 1920 en el que se transmitía la comunicación del dictamen de la Comisión de Marina de Pro-Marina, fue firmado por Ernesto Caballero y Lastres, José R. Gálvez, Pedro Valladares, Augusto Pimentel y Enrique Monge los que emitieron un Informe Técnico con fecha 14 de abril del mismo año, lo que dio origen a su separación del servicio activo, asimismo el Informe emitido en octubre, defendiendo su posición y el Informe publicado dando respuesta a las observaciones formuladas por el Capitán de Navío USN. Causey al señor Ministro de Marina de fecha 30 de setiembre de 1920 sobre la inconveniencia de los submarinos italianos.

La Comisión de Pro-Marina dio respuesta con un Informe Técnico, refutando el documento antes mencionado, en sus dos últimos párrafos, estimo que contienen el sentir que guió en todo momento a esta Comisión en torno al problema planteado, expresando:

“Hemos dado a este Informe, de manera especial, un carácter técnico, a fin de desvanecer las ideas que se han expresado en algunos diarios de la capital, de que la Comisión en su primitivo Informe había procedido sin ningún criterio científico y solo sugestionada por la baratura de estas naves.

Conscientes de nuestro deber, colocados en un plano de completo desapasionamiento, en el cual no caben procedimientos que traigan menoscabo a los elevados ideales que persigue la Institución, nos hemos visto obligados a expresar nue-

vamente nuestro criterio de la manera que lo hemos hecho, tanto por las razones expuestas, como por respeto al Cuerpo de Marina al que tenemos el honor de pertenecer; y en el convencimiento de que todo lo que se refiere a la Defensa Nacional, debe ser discutido amplia y serenamente, sin vincularlo a otras finalidades.

Dejamos así cumplido el encargo que nos encomendó el Comité de la Asociación, Lima, Octubre de 1920 S.P. Firmado, Augusto R. Pimentel, José R. Gálvez, P. Valladares y Enrique Monge”.

Los submarinos italianos no pudieron ser pagados, fueron vendidos a la República Argentina, y prestaron 18 años de servicios.

El problema que surgió entre el Gobierno del señor Augusto B. Leguía, Presidente de la República y Pro-Marina, motivó hechos que merecen ser mencionados:

- Originó que se promulgase la Ley 4466 del 23 de enero de 1922, mediante la cual Pro-Marina recibía un reconocimiento como Institución de Carácter Nacional por su labor patriótica.
- Dio origen a que se crease el Fondo de Defensa Nacional mediante la Ley 4936 del 28 de enero de 1924, principalmente con los fondos de Pro-Marina. Estos fondos sirvieron substancialmente para futuras adquisiciones, y a partir de esta fecha, Pro-Marina no continuó con ningún tipo de actividad de recaudar fondos para la Defensa Nacional.
- Dio origen a que se crease en 1925 la Asociación Nacional, denominada Liga Naval del Perú, con la finalidad de efectuar propaganda y adquisición de fondos en Pro de la Marina, secundando de esta manera al Supremo Gobierno.

Después de algunos años de vida Institucional fue disuelta en 1956. Los Fondos recaudados y archivos fueron depositados en Pro-Marina.

## **SUBMARINOS TIPO “R”**

Si bien en su adquisición Pro-Marina no intervino directamente, tiene hechos resaltantes que contribuyeron directamente a este fin. Pro-Marina nunca se opuso, pues si recordamos lo expresado párrafos atrás, es necesario recordar que Pro-Marina, en su primer Informe Técnico, fue de la opinión por la adquisición de sumergibles. Además los fondos que depositó en la Caja de Depósitos y Consignaciones, dando cumplimiento al mandato expreso de la Ley, sirvieron para formar parte de la cuota inicial para la adquisición de los submarinos tipo “R”, torpedos automóviles



Capitán de Navío José Ernesto de Mora, socio fundador de Pro-Marina.

y la construcción de la Base Naval en la Isla de San Lorenzo, de conformidad a la recomendación presentada y aprobada por el Estado Mayor de la Marina y la Misión Naval Americana, y los gastos en parte, provenientes de la Asociación Pro-Marina cuyo depósito fue de 204'154,400 libras peruanas, más 35 acciones de la Compañía Peruana de Vapores, en cumplimiento de la Ley 4939, según consta en lo publicado en **Pro Patria**, julio 1924.

## **SITUACION LEGAL DE PRO-MARINA**

El problema de haberse encargado la adquisición de los tres sumergibles en Italia con el Contrato debidamente firmado con la Firma Ansaldo - San Giorgio, fue lo que trajo como consecuencia, como lo expresamos anteriormente, una crisis institucional, dividida en dos grupos con ideas opuestas. Ello originó la intervención del Gobierno y que se promulgara la Ley 4466 declarando de carácter Nacional a Pro-Marina.

Cuando en setiembre de 1921, el Gobierno nombra un nuevo Presidente de la Institución, el grupo afectado no aceptó esta decisión, y formuló sus reclamos legales ante el Gobierno con las demandas judiciales correspondientes.

Todo el problema suscitado llegó a resolverse una década después con el Gobierno del General Oscar R. Benavides, que mediante Resolución Suprema N° 254 del 31 de mayo de 1932, reconoce como Institución Oficial a Pro-Marina bajo la presidencia del Contralmirante José Ernesto de Mora.

Aquietadas las aguas, entregados los fondos al Gobierno, quedaron con algunos rezagos de dudas con relación a los fondos que Pro-Marina había entregado, y el último Informe que emite sobre estos fondos el señor Almirante Manuel Elías Bonnemaïson, como Presidente de Pro-Marina un 29 de noviembre de 1945 en su exposición al país, precisa clara y detalladamente que los fondos colectados fueron entregados a la Caja de Depósitos y Consignaciones, lo que figura en los archivos del Ministerio de Marina y Aviación, así como también la entrega de 3,164 discos de oro, 299 discos de plata, 7 monedas de plata y una barra del mismo metal, efectuada el 17 de noviembre de 1932 al Presidente de la Comisión de la Colecta Nacional. Se tiene conocimiento que esta última contribución de Pro-Marina, fue para repotenciar nuestra Aviación en el conflicto con Colombia en ese año.

Asimismo manifiesta el señor Almirante Manuel Elías Bonnemaïson, que a partir de esta última fecha de entrega del año 1932, Pro-Marina se abstuvo de colec-

tar fondos, concretándose única y exclusivamente a realizar propaganda cultural y patriótica, conforme a su Ideario Institucional y terminaba: “y comoquiera que toda investigación refleja sombras sobre la identidad o personal investigado, particularmente en los momentos actuales, en salvaguarda de su honor y del buen nombre de los Asociados, dando respuesta al pedido solicitado por un Senador, en referencia ante el país exhibe estos documentos como títulos de una ejecutoria de probidad y honradez inmaculada”.- Lima 29 de noviembre de 1945.

## DIQUE SECO

Siendo preocupación constante de Pro-Marina procurar el surgimiento de nuestra Marina Mercante y de todo lo que concierna al incremento de mejoras en la Marina de Guerra, en julio de 1933 esta Institución se vio obligada a intervenir en la situación que podría crear al país, la aprobación y ejecución de una adquisición como la del Dique Flotante, que recomendaba la Comisión designada por el Supremo Gobierno.

La Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao (CPVD) poseía un Dique Flotante, que operaba a inmediaciones de la Isla de San Lorenzo.

A pesar de no tener aún 20 años de construido, se hundió a mediados del año 1930, con la emergencia antes mencionada, el único medio de carena que existía en el Callao: el Varadero de Submarinos, con capacidad que no llegaba a 800 toneladas. El Perú se vio obligado a enviar sus buques a la Zona del Canal de Panamá (Balboa) y los buques de la CPV a Talcahuano; el gasto de estos viajes expresos eran considerables, al no tener un propio medio de carena por seguridad nacional; y además no era confiable el Varadero de Submarinos, pues se tenía que mandar cada 6 meses los submarinos a Balboa - Panamá, para ser carenados.

Ante esta situación el Gobierno nombró una Comisión especial para que recomendara lo más conveniente.

Esta Comisión efectuó un Estudio Técnico y Económico, contempló necesidades de capacidad, dimensiones e hizo comparaciones sobre ventajas y desventajas entre un Dique Seco y uno Flotante, así, como de sus Varaderos; también tomó referencia el proyecto de Dique Seco del Ing. Kraus y costos, ya realizados en 1914.

También contempló la posible ubicación de un Dique Seco en la Caleta de

Pescadores de la Isla de San Lorenzo o en la Ribera del Puerto del Callao, apreciando que el costo aproximado sería de S/. 2'400.000 para un dique de 5,000 toneladas, pareciéndole a la Comisión muy elevado.

Analizaron la adquisición de un Dique Flotante y vieron que sólo se requería una inversión de \$ 1'100,000. Del estudio realizado por la Comisión:

Recomiendan: La adquisición de un Dique Flotante de 5,000 toneladas de tipo seccional para carenarse por sí mismo, en el Callao y para dar trabajo a 120 operarios durante 6 meses.

La Asociación Nacional Pro-Marina, de acuerdo a su preocupación constante de procurar el resurgimiento de nuestra Marina Mercante, de todo lo que concierne al incremento futuro de nuestra Marina de Guerra, hizo un estudio exhaustivo del anterior Informe encargándosele al socio Ing. Santiago Hart Campbell, para que realizara el estudio sobre la construcción de un Dique Seco y preparara en julio de 1933 un Memorial, ya que se sentía obligada a intervenir en la situación que podía crear al país la aprobación y eficiencia de una adquisición como la de un Dique Flotante, que recomendaba la Comisión nombrada por el Supremo Gobierno. Se remitió un Memorial al Congreso Constituyente .

El 13 marzo de 1935 se propone que el Ing. Hart haga un estudio de posibilidades para construirlo en la poza del Puerto del Callao; recordó que anteriormente cuando el Almirante Carvajal fue Ministro de Guerra, y trató en una de sus Memorias la posibilidad de emplear la poza del Terminal Marítimo del Callao para un Dique Seco y que a pesar de que habían transcurrido más de 30 años, no se llegaba a realizar la sentida necesidad. El Ing. Hart Campbell, ofreció hacer el estudio, a raíz de las declaraciones del Alférez Manuel Elías Bonnemaïson, sobreviviente de Angamos. Efectuado el estudio el Ing. Hart recomendó su construcción en dicho lugar.

En junio de 1935, el Presidente de Pro-Marina tuvo una entrevista con el señor Ministro de Marina, insistiendo ante él, sobre la necesidad de que a la brevedad posible se emprenda la construcción del Dique Seco.

El señor Ministro manifestó que se estaban haciendo los estudios necesarios y que también participaba del sentir de Pro-Marina sobre este particular.

Con fecha 25 de julio de 1935, se dictó el Decreto Supremo que asignó los fondos para las obras preliminares, estudios y la construcción de un Dique Seco,

por lo que vino al Perú de Italia el Ingeniero Isaldo con el objeto de efectuar los estudios para su construcción.

## **CONTRATO PARA LA CONSTRUCCION DEL DIQUE SECO EN EL CALLAO**

El 30 de abril de 1936, el Gobierno aprueba el Contrato con la firma Frederick Snare Corporation en el cual se estipula la forma de pago del importe total de la construcción del Dique de Carena en el Callao, ascendente a DOS MILLONES QUINIENTOS MIL SOLES ORO (S/. 2'500,000.00) y SETECIENTOS CUARENTAICINCO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS DOLARES ORO AMERICANO (US \$ 745,882.00).

## **CEREMONIA DE INAUGURACION TRABAJOS DEL DIQUE SECO**

El 3 de mayo de 1936 se realiza la Ceremonia de Inauguración de los Trabajos de la Construcción del Dique Seco del Callao.

El señor Ministro de Fomento remitió una invitación especial al Presidente de Pro-Marina, Contralmirante José Ernesto de Mora a fin de que hiciera uso de la palabra en la Ceremonia de Inauguración de los Trabajos de la Construcción del Dique Seco, expresándole sus congratulaciones a la Asociación Pro-Marina, por el feliz éxito con que habían culminado sus gestiones, obra de trascendencia nacional.

## **COLECTA NACIONAL**

El 21 de abril de 1959, el Sr. General de División de nuestro Ejército Alejandro Cuadra Rabines, en vista de que habían sido dados de baja después de 50 años de utilísimos servicios a la Patria nuestros queridos cruceros B.A.P. "Almirante Grau" y B.A.P. "Coronel Bolognesi" y con el fin de reemplazarlos publicó en el diario **El Comercio** una Colecta Nacional auspiciada por su Director el Doctor don Luis Miró Quesada.

Pro-Marina de inmediato acordó colaborar con esta Colecta pero sin ser depositaria de los fondos, y para llevar adelante su labor nombró un Comité Coordinador, presidido por el señor Contralmirante Pedro Gálvez Velarde.

El Señor Ministro de Marina, Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb, nombra a su vez un Comité Nacional a cuya custodia estarían los fondos. Esta Comisión la preside el Doctor Ricardo Bustamante y Cisneros y la integran el Cardenal Juan Landázuri Ricketts y el General Félix Huamán.

El Comité Coordinador de Pro-Marina lo integraban además, como Vice Presidente el General Luis Lizárraga, Secretario General el Capitán de Fragata Javier Pinillos, Secretario de Organización Dr. Ignacio de Bustamante D., y los Vocales, Coronel FAP. Carlos Ciriani, Dr. Humberto Ugolotti D., Dr. Evaristo San Cristóbal y el Sr. César Galdós P.

El haber desarrollado con bastante extensión temas relacionados a los sumergibles y Dique Seco, no es todo lo que Pro-Marina efectuó o contribuyó en bien de la Patria o incentivando a la población su acercamiento al mar.

En forma resumida expondré algunas de sus obras:

## **DESARROLLO DE LA AVIACION EN EL PERU**

Desde su fundación en 1909, fomentó el empleo de este medio para su uso en el Perú. Apoyó dentro del seno de la Sociedad de Ingenieros la fundación de la Liga Peruana Pro Aviación, en noviembre de 1910. La carátula de nuestra **revista Pro Patria** en su primera publicación en setiembre de 1909, diseñada por el sabio Pedro Paulet, socio fundador de Pro-Marina, aparte de los elementos navales, resalta un globo aerostático con los símbolos patrios. Estuvo presente apoyando lo que fue la Estación de Hidro-Aviación de Ancón, y mantuvo el apoyo a toda iniciativa por el engrandecimiento del Arma y entregó sus joyas en 1932 para repotenciar la Aviación Nacional durante el conflicto con Colombia en ese año.

## **TACNA Y ARICA, LAS CAUTIVAS**

Pro-Marina vivió atenta y preocupada desde su fundación por las provincias cautivas de Tacna y Arica. Cómo no estarlo, si entre sus fundadores, estuvieron héroes de la Guerra del Pacífico y prisioneros en San Bernardo (Chile) como: Carvajal, Gáezon, Belisario Suárez, Varela y otros. Este sentimiento y actitudes que asumió permanentemente Pro-Marina se pueden resumir en las palabras que transmitió el Ing. Juan J. Bravo, Presidente de nuestra Asociación.

Con motivo de la reincorporación de Tacna al suelo patrio, el 28 de agosto de 1929, **Pro Patria** en setiembre de 1929 expresó lo siguiente bajo el seudónimo de “Una compatriota”:

### *“A LAS MADRES DE TACNA Y ARICA*

La mujer tacneña, durante los 49 años de la ocupación de Tacna por Chile, es imagen de la Patria sufriendo los desastres y el martirio de sus hijos. Los hombres fueron arrancados y extrañados de sus hogares, pero ella no quiso abandonarlos y firme allí sufrió las iras del enemigo y sus instintos feroces, e importándole poco el mañana, no trepidó un solo momento en dejar oír su voz y su voluntad de peruana, proclamando siempre la Soberanía del Perú.

Fue el soldado al pie de nuestra Bandera y jamás se inclinó ni transó con el enemigo. Su valor, su orgullo de mujer peruana porta-estandarte de nuestro pabellón en esas tierras, encuentra su semejanza en las mujeres espartanas.

Madres de Tacna, esta es vuestra hora ¡porque fuisteis heroicas, fieles, fuertes y valerosas en la desgracia: porque supisteis mantener en alto vuestro corazón sangrante como vuestra Bandera. Porque supisteis dar a vuestros hijos fe en la Patria y los engrandecisteis dándoles por coraza nuestro Pabellón! Madres de Tacna, Pro-Marina os saluda reverente el día de hoy y os dice:

Izad muy alto nuestra Bandera que es el más elevado símbolo de vuestro amor de madres.- Nuestra Bandera, roja por el amor y el dolor de la sangre de nuestros hijos, y el color blanco como la redención y la paz.

Madres de Arica: ¡Coged nuestra Bandera, cubrid con ella la tumba de Bolognesi y postraos a cantar, más alto que nunca, el himno heroico de los grandes sacrificios, del ideal inextinguible, de los sentimientos invariables y de los dolores eternos!

Madres de Arica: ¡tejed flores humedecidas con vuestras lágrimas y regadlas sobre las huellas sagradas del Morro, a los pies de Alfonso Ugarte.- Entonad sobre la cumbre augusta la canción nacional en un sollozo que retumbe en el silencio y renueva la esperanza en el alma enlutada de nuestra Madre Patria!”

Pro-Marina alzó su voz por tener una Marina Mercante poderosa, participó en la alegría y satisfacción que tenían todos los peruanos con la llegada de los submarinos tipo “S” “Lobo” y “Tiburón”, los destructores escolta “Castilla”, “Aguirre” y “Rodríguez”, las fragatas “Ferré”, “Palacios” y “Gálvez”, todo lo que significó el

incremento, mejores medios y desarrollo en la Amazonía peruana. No vivió ajena al conflicto con el Ecuador, así como mantuvo en forma decidida el Protocolo de Río de Janeiro.

Pro-Marina contribuyó a que se rindiese homenaje a los caídos en las batallas de San Juan y Miraflores, consiguiendo la posesión por diez años del terreno que ocupa el Osario de Miraflores, presentando este lugar sagrado a la manifestación patriótica el 15 de enero de 1921.

### *CINCUNETENARIO DE PRO-MARINA*

Llega el 28 de agosto de 1959.

- 1.- En el local de la Sociedad de Fundadores de la Independencia, se dio inicio, con las notas del Himno Nacional, que fue coreado con verdadera unción patriótica por los numerosos asistentes a la Sesión Solemne Conmemorativa por el 50º Aniversario de la Fundación de la Asociación Nacional Pro-Marina. El Presidente de la Institución, Capitán de Navío Abraham de Rivero, en breves y emocionadas frases relievó la importancia del acto e invitó al señor Ministro de Marina a apadrinar la Ceremonia de Bendición del Estandarte de la Asociación.
- 2.- El diario **El Comercio** en su edición del 29 de agosto de 1959, da cuenta detallada de la Ceremonia realizada, habiendo estado el Discurso de Orden a cargo del Doctor Fortunato Quesada, 1er. Vice Presidente de Pro-Marina.

No se ha podido encontrar mejor resumen del sentir, el vivir durante este tiempo y, sobre todo, de lo que el Perú y la Marina representan para esta noble y patriótica Institución que el editorial de **Pro Patria** en agosto de 1961:

### **CINCUNETENARIO DE PRO-MARINA**

“Hace cincuenta años y como si fuera ayer.  
Fruto de la imprevisión estatal fue la adversidad del 79.

La ciudadanía recogió tremenda lección y era necesario que, por una virtud latente de conservación, se alistara a restañar la herida para volver al mar con nuevas unidades de guerra.

Nació la Asociación Nacional Pro-Marina como una clarinada de esperanza y

una llamarada de fe en los grandes y supremos destinos de la Patria. Grau, dominando el mar con el “Huáscar”, y Villavisencio, siguiendo su homérica trayectoria con la “Unión”, encendieron esa llamarada en el alma de la nacionalidad, por la excelsitud de sus virtudes.

Olvido y resignación no eran voces de soberanía y fuerza, era levantarse para caminar, producir y restaurar. Es así como un grupo de apóstoles del patriotismo tuvo la feliz idea de fundar la Asociación Nacional Pro-Marina el 28 de agosto de 1909, bajo la presidencia del ilustre magistrado Dr. Anselmo Barreto. Nació la Institución como fuerza invencible del espíritu para ser lo que es: Arca de patriotismo y cátedra de honor.

No fue un arrebato sentimental la voz de Teodoro Elmore, que, como eco sonoro de angustia y civismo, llegó de cumbre en cumbre al corazón de la ciudadanía para volver los ojos al mar y conjurar la imprevisión.

Teodoro Elmore, Santiago Figueredo, Federico Villarreal, Anselmo Barreto, fueron las egregias figuras de las primeras horas de la Asociación Nacional Pro-Marina. Sus palabras de oro fueron: “La Asociación se lanza llena de entusiasmo a la obra, en la seguridad de que sus resultados, grandes o pequeños, serán siempre positivos”.

La cruzada tuvo halagadores resultados desde los primeros momentos para la grandeza de sus fines. El óbolo de la ciudadanía fue un torrente de civismo y un poema de esperanza. Los hombres de Pro-Marina no dieron tregua a sus afanes y desvelos. Sus filas engrosaban cada vez más y con mayor fervor. Es que había en cada acto una estrofa de resurrección, porque nada es más bello que servir a la Patria, nada más sublime que honrar a sus héroes, nada más grande ni más fuerte que amar su Ley, su fuero, su libertad y soberanía.

Uno de los más esforzados patricios de la Institución, el Contralmirante J. Ernesto de Mora, dijo: “La Patria que nos da el agua de sus ríos, los frutos de sus campos, los tesoros de sus cumbres y de su subsuelo, tiene derecho a saber el empleo de nuestros brazos y la consagración de nuestra inteligencia”.

José Ernesto de Mora y Manuel Elías Bonnemaïson, hicieron de Pro-Marina un altar de civismo y entusiasmo; y con la misma fe, con el mismo ideal, con igual propósito, han trabajado a través de cincuenta años y siguen trabajando sus ilustres sucesores, porque el ideario de nuestra Institución es dogma de conciencia de todos

los hombres y para todos los tiempos con el mar como emblema y la vida como deber.

El hombre y la acción de Pro-Marina están vinculados estrecha e históricamente a la restauración de nuestro Poder Naval; Castilla y Grau, nos dijeron que en el mar está nuestro destino. Es el mar de nuestras glorias, porque en el mar escribió Grau el capítulo más luminoso de la Historia Naval del Perú y del Mundo.

Nuevas unidades de Guerra, Dique Seco, rentas específicas y leyes especiales tanto para la Marina de Guerra como para la Marina Mercante, Industria Naval, instalaciones modernas al servicio de la Defensa Nacional, el Centro Médico Naval, etc. son obras en que Pro-Marina y sus miembros, sin distinciones ni jerarquías, han contribuido con sus brazos, cerebro y corazón, a imprimirles un sello de amor a la Patria.

Pro-Marina ha realizado “una activa y metódica propaganda a fin de obtener el incremento de la Marina Nacional” y ha laborado incansablemente para que en el espíritu de la juventud se arraigue el amor patrio como medio de obtener la capacidad cívica para formar una ciudadanía eficiente. Ha cumplido su misión inculcando “en las masas amor a los valores del espíritu, respeto a las Glorias Nacionales y sus atributos y fiel acatamiento a las leyes del país”.

Nuestro programa de acción no se apartó de la primera idea que tuvo Carlos Germán Amézaga en el seno de la “Unión Nacional” ni del pensamiento que inspiró carácter a la jornada cívica de la Junta Patriótica, que presidió Santiago Figueredo. Tuvo, asimismo, el sentimiento anímico con su Capitán de Navío Gregorio Casanova, saludó a la aurora de la Liga Patriótica Naval el 21 de enero de 1907.

Fundada la Asociación en 1909 fue declarada Institución de carácter nacional por Ley N° 4466 del 23 de enero de 1922. Su vida y obra ha sido siempre un vigoroso latido de la nacionalidad, porque todos sus miembros no han tenido en su función hasta el momento actual, otro ideal que servir con amor y dignidad a los supremos intereses de la Patria.

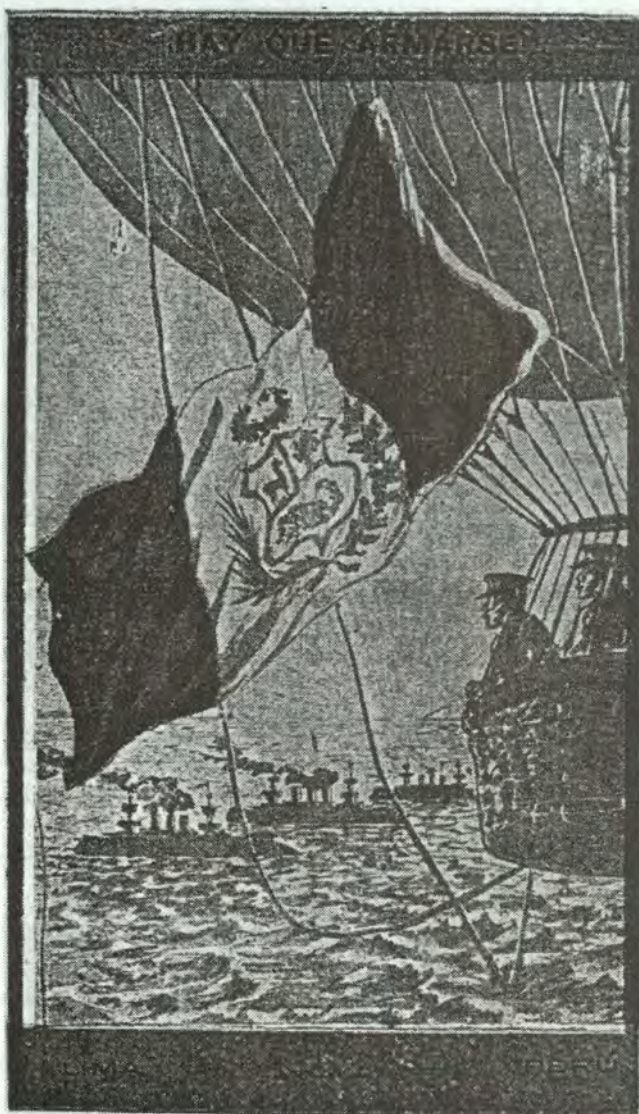
Hace cincuenta años y como si fuera ayer, hemos cumplido nuestro deber y quienes nos sucedan en el tiempo seguirán cumpliéndolo con el mismo amor.

Estamos viéndolo ahora mismo, con el renacimiento de los patrióticos entusiasmos que dieran lugar a la Colecta Nacional Pro-Marina a la que tan directa y eficiente contribución prestó nuestra entidad y su Comisión Coordinadora, bajo la

inspiración dinámica de sus respectivos y distinguidos Presidentes, el Capitán de Navío Abraham A. de Rivero y el Contralmirante Pedro J. Gálvez, cuyos frutos han comenzado a cosecharse en el arribo a nuestras costas de los cruceros B.A.P. "Almirante Grau" y B.A.P. "Coronel Bolognesi", y con la continuación de la tarea que permite a la Comisión Coordinadora entregar al Comité Nacional nuevos y generosos aportes de la ciudadanía a la trascendental obra de incrementar el poderío naval del Perú.

Por ello nuestras frases adquieren rotundidad de hecho cumplido y de realización fecunda cuando hablamos de ayer y de hoy porque, como ayer y como hoy, los hombres de Pro-Marina podemos ufanarnos de sentir a plenitud esa sensación de bienestar incomparable que en los hombres de conciencia significa "Cumplir con el Deber".

# PRO-PATRIA




PROPAGANDA DE LA


“ASOCIACION NACIONAL EN PRO DE LA MARINA”

SEPTIEMBRE DE 1909

«Actuaremos hasta que la Marina tenga su apoyo  
en el corazón de TODOS los peruanos.»



LOCAL DE LA  
*SOCIEDAD DE INGENIEROS*  
PORTAL DE BOTONEROS (PLAZA DE ARMAS) LIMA  
CASILLA 1042



La agrupación de marinos é ingenieros que han favorecido la obra de propaganda que iniciamos, está compuesta de las siguientes personas:

F. ARANCIBIA.- P.A. BUENAÑO.- J. BALTA.- P. BOGGIO.- C. BOUIL-  
LON.- E. BIELICH.- E. CABALLERO Y LASTRES.- M.E. UGARTE.- F.A.  
COZ.- C. CORDERO.- I. DORCA.- T. ELMORE.- A. ESPINOZA.- F.  
FAJARDO Y BEZADA.- F.C. FUCHS.- E. GUARINI.- J.E. GIANELLA.-  
A. GRIEVE.- C.P. JIMENEZ.- E. KAUFFMANN.- M.G. MASIAS.- J.E. DE  
MORA.- A. MENDIOLA.- J.M. MENDOZA.- A. MIRO QUESADA.- A.  
OYAGUE NOEL.- V. PAZOS Y SACIO.- P.E. PAULET.- L. PFLUCKER.-  
M. PRADO Y UGARTECHE.- R. REY Y ALVAREZ CALDERON.- G.  
STIGLICH.- F. TERRY Y GARCIA.- R. TIZONY BUENO.- J. VELASQUEZ  
JIMENEZ.- M. VILLAVISENCIO.- J.G. VOTO VERNALES.- E. VIÑAS.-  
M.P. VILLANUEVA.- E. VANDER WYNGERT.- R. ZAPATA.- A. UGARTE.-  
C. DIEZ CANSECO.

E.E. LAROZA,- Tesorero

C.E. VELARDE,- Secretario

*PROSPECTO DE LA HOJA "PRO-PATRIA" QUE SERVIRA  
DE ORGANO A LA "ASOCIACION NACIONAL EN PRO  
DE LA MARINA"*

A medida que pase el tiempo será cada vez más apreciada la insigne labor de la Junta Patriótica que presidió el Doctor Santiago Figueredo. Olvidando por un momento el efecto material de reunir erogaciones voluntarias, ella estableció una santa escuela: la de "preparar el concepto público en favor del desarrollo de la Marina Nacional".

La buena acogida que ha tenido últimamente la idea del señor J. J. Köster adoptada por la Confederación de Artesanos de Mollendo, iniciando una colecta para adquirir un Buque Escuela, es la mejor prueba de nuestro aserto.

Un grupo de numerosos discípulos de esa escuela, ha creído oportuno reunirse e invitar a todos los peruanos a mantener y propagar el culto sagrado por la Marina de Guerra, a fin de conseguir su incremento enérgico, acertado y metódico. He aquí el objeto de la Asociación cuyas primeras bases se han echado el 28 del mes de agosto último, por medio de una reunión habida en el salón de conferencias de la Sociedad de Ingenieros.

La Asociación tendrá carácter permanente, como permanentes son los fines que se propone. Ella procurará conseguir de los Poderes Públicos, que dediquen la mayor suma posible, conforme a las circunstancias, para el fomento de la Marina; dignificar más y más la profesión naval, propagar los conocimientos generales del ramo, para que la opinión pública pueda formarse con acierto cada vez que se plantee un problema relacionado con la Marina; tratará por fin de llevar al ánimo de todos la necesidad de fomentar nuestras fuerzas de mar, como una de las grandes orientaciones nacionales.

Como decíamos al principio, todos los peruanos están invitados a formar parte de la Asociación, sin distinción de sexo, edad, ni de opinión política.

Para pertenecer a ella, sólo se requiere fe en el porvenir de nuestra patria y buena voluntad para contribuir, en cualquier forma, al desarrollo del plan propuesto.

La Asociación se lanza llena de entusiasmo a la obra, en la seguridad de que sus resultados pequeños o grandes, serán siempre positivos. La magnitud del ideal disculpa la modestia de los iniciadores; en su realización, estamos seguros, van a tomar parte todas las capacidades; y conforme pasen los años se verá crecer la obra que todos mirarán con cariño porque a todos pertenece.

Actualmente se ocupa el Comité Provisional de organizar los primeros trabajos; y desde luego, se ha resuelto dedicar todas las cotizaciones de sus adherentes de número a completar la suma que demande la adquisición del Buque-Escuela, a fin de que la iniciativa de los obreros de Mollendo tenga pronto y debido cumplimiento.

Esto en nada obstruye la labor de propaganda, para la cual se dispondrá de las cotizaciones especiales de los miembros activos. Adelantamos estas primeras ideas a fin de que los lectores de nuestra hoja, estén al corriente de la organización que se trata de dar a la obra iniciada.

### PRECURSORES

La "Asociación Nacional en pro de la Marina" ha nacido como brote obligado de la asombrosa labor efectuada por la Junta Patriótica que presidió el Doctor Santiago Figueredo y de la iniciativa del señor J. J. Köster en la Sociedad Fraternal de Artesanos de Mollendo. Importa recordar esas obras y esos hombres.

I. El origen de la Junta Patriótica fue el pedido que el señor Carlos G. Amézaga hizo en el seno de la "Unión Nacional" para que se iniciara una suscripción popular con el fin de comprar una *torpedera*. La presidió el señor Doctor Alberto Químper, siendo secretarios los señores A. Secada y D. M. Ramírez; y de allí nació esa Junta benemérita al país.

Se instaló en enero 21 de 1894 y se compuso de los señores S. Figueredo, Ezequiel Vega, C. Mackehenie, Coronel M. C. de La Torre, (el Jefe de E. M. en la heroica defensa de Arica), Tomás Gadea y P. Antonio de Iribarren, sirviéndole de Secretario, hasta la terminación de sus labores, el señor A. Secada.

Los primeros fondos que llegaron fueron de Islay.

El único gasto que hizo la Junta fue en un cablegrama al señor Leopoldo Pérez, representante en Buenos Aires de la Casa Vickers Sons and Maxim Limited, pidiendo planos, etc., para el *crucero* que se iba a pedir en 1904, telegrama que costó S. 9.45. Todo lo demás lo costó la Unión Nacional.

La Junta contribuyó para adquirir el "Almirante Grau", con la suma de S. 1.000.037.29. Todos los colaboradores de esta obra fueron espontáneos. Las erogaciones que se extraviaron fueron insignificantes.

Tres veces se intentó desviar de su objeto los fondos que la Junta custodiaba; pero las tres fue denegado el pedido perentoriamente.

El departamento que más contribuyó fue el de La Libertad, merced al ánimo con que concurrieron a esa obra los hijos de Trujillo y codepartamentanos, poniendo de relieve, una vez más, su acendrado patriotismo. Sobrepasó a Lima en más de \$ 50,000.

El orden de concurso fue como sigue: La Libertad, Lima, Tarapacá, Arequipa, Junín, Callao, Cuzco, Lambayeque, Piura, Loreto, Ica, Ancash, Puno, Tacna, Ayacucho, Cajamarca, Huánuco, Apurímac, Moquegua, Huancavelica, Tacna libre, Amazonas y Tumbes.

Del extranjero se concurrió no con gran cosa, lo que era de esperarse porque se dejó sin mover ese resorte.

La labor que acabamos de recordar es transcendente no por el dinero aportado, sino por el efecto producido en el sentimiento público, que anhela la mejora de la defensa marítima, según se comprueba por lo que vamos a decir.

II. Meses ha, se inició en el seno de la "Sociedad Fraternal de Artesanos de Mollendo" una suscripción nacional para adquirir un Buque Escuela, habiendo sido hecha la proposición por el señor J. J. Köster, su secretario. Aprobada por unanimidad, fue acogida por el público con gran ánimo, y la suscripción llega ya a más de doscientos mil soles, según el resumen que publicamos más adelante.

Actúa como presidente de esa labor el señor Capitán de Navío don

Gregorio Casanova y tesorero el Ingeniero don Federico Villarreal.

En Lima tuvo gran repercusión el pensamiento; y los alumnos de la Universidad constituyeron un Comité que preside el doctor L. F. Villarán, siendo tesorero el señor J. V. Oyague y Soyer. De su obra daremos también razón próximamente.

III. Por último, trabaja antes que nosotros, la “Liga Patriótica Naval”, cuyas ramificaciones en la República son muy útiles e importantes, y de su obra nos será grato dar cuenta también.

IV. Iniciada en la Sociedad de Ingenieros una colecta para concurrir al fondo del Buque Escuela, surgió la idea de extender la obra a algo más que levantar fondos, pues se reputó que la Marina es el *alma mater* nacional y precisa actuar para que el Perú en masa se ponga de pie en su favor, de un modo permanente.

Después de las reuniones preliminares en que quedó aceptado el pensamiento expresado en la citación, se constituyó el 28 de agosto, la ASOCIACION NACIONAL EN PRO DE LA MARINA.

Desde entonces se trabaja asiduamente y esperamos poder invitar a un gran comicio próximamente, en que quede de manifiesto la extensión que nuestra Asociación tomará.

*ORGANIZACION GENERAL  
DE LA  
ASOCIACION NACIONAL EN PRO DE LA MARINA*

1° La “Asociación Nacional en pro de la Marina” tiene por objeto principal el incremento de la Marina de Guerra, propendiendo, al mismo tiempo, al desarrollo de los diversos elementos marítimos nacionales. Para llenar su fin principal hará una activa propaganda por la prensa y los comicios, procurará vulgarizar los conocimientos navales, ejercerá su influencia ante los Poderes Públicos, fomentará las erogaciones, modestas pero sistemáticas, y empleará, de modo general, todos los medios lícitos a su alcance.

2° La Asociación tendrá cuatro clases de miembros, a saber:

Socios de número  
Socios activos  
Socios patronos  
Colectividades

3° Serán socios de número todas las personas, sin distinción de sexo, edad, residencia o nacionalidad, que quieran inscribirse y contribuir con la erogación mínima de un sol de plata al trimestre, para el fondo de la Marina.

4° Serán socios activos todos los hombres mayores de 18 años, que además de la cuota correspondiente a los de número, se comprometerán a erogar un sol mensual para los gastos de organización y propaganda, así como a prestar su concurso personal para la obra que se propone llevar a cabo la Asociación.

5° Serán socios patronos las personas que por su posición social quieran prestar su apoyo moral y pecuniario a la obra. Los patronos contribuirán con cincuenta libras oro por una sola vez como vitalicios, o con una cuota mensual de una libra para fondo de la Marina.

6° Socios colectividades serán las instituciones públicas y privadas que deseen inscribirse, nombrando un representante en la capital de la República y otro en su respectiva localidad. Las colectividades contribuirán con la cuota mínima de una libra mensual al fondo de la Marina.

7° La dirección superior de la institución estará a cargo de un Comité Ejecutivo, elegido por la Asamblea General y compuesto de quince miembros, a saber:

Un director general,

Un secretario general,

Cuatro comisiones, de Organización, de Propaganda, de Marina y de Recaudación, compuesta de tres miembros cada una.

Un depositario general del fondo de la Marina.

8° El director será reemplazado por los presidentes de las comisiones por turno, en caso de ausencia u otro impedimento.

9° Habrá un Comité consultivo compuesto de los contralmirantes, capitanes de navío y jefes de buques de la Escuadra y los ingenieros y constructores navales, que formen parte de la Asociación.

10° La Asamblea General estará constituida por los socios activos y patronos residentes en Lima y Callao, por los representantes de las colectividades y por los delegados de las juntas locales. Esta Asamblea se reunirá ordinariamente cada año, y en ella se dará cuenta de la marcha de la Asociación y del balance económico, se elegirá el Comité Ejecutivo y se adoptarán los acuerdos relativos a la organización general de la institución.

11° Los socios activos, patronos y colectividades de los diversos lugares, fuera de la capital, constituirán las Asambleas locales, que elegirán las respectivas Juntas de cada circunscripción. En los lugares de donde todavía no se haya constituido la Asamblea o ésta no llene su cometido, el Comité Ejecutivo nombrará una comisión, que organice la propaganda y la recaudación.

12° El Comité Ejecutivo y las Juntas locales promoverán la reunión de comicios para excitar el patriotismo de los ciudadanos y compulsar la opinión pública, en cuanto a la Marina se refiera.

13° La Asociación tendrá un periódico de propaganda, cuya publicación correrá a cargo de la comisión del mismo nombre.

14° El fondo de propaganda estará constituido:

- a) por las cuotas mensuales de los socios activos, y
- b) por las erogaciones eventuales, que con tal objeto se reciban.

Este fondo será manejado por el presidente de la Comisión de recaudación, como tesorero de la Institución, conforme a las disposiciones del Comité Ejecutivo.

15° El fondo de la Marina estará constituido:

- a) por las cotizaciones ordinarias de los miembros de número, activos, patronos y colectividades;
- b) por las colectas extraordinarias entre los socios;

c) por las erogaciones de las personas o instituciones extrañas, que se reciban con tal fin.

16° El fondo de la Marina será recaudado por la respectiva Comisión y será entregado mensualmente, previo balance, al depositario general, quien lo colocará en un banco de la capital.

17° El fondo de la Marina se dedicará exclusivamente a la adquisición de elementos navales para la defensa nacional; y su inversión será determinada por el Comité Ejecutivo en dos sesiones distintas, y previo informe del Comité Consultivo, debiendo constar el acuerdo por escritura pública, con la designación precisa del objeto a que se destina el fondo, así como de la persona o entidad a quien debe hacerse la entrega.

18° La Asociación gestionará ante los Poderes Públicos el incremento de las fuerzas navales, en armonía con las entradas del Erario, como necesidad primordial para la respetabilidad de la Nación.

#### *EL "CEPILLO ESCOLAR PARA LA MARINA"*

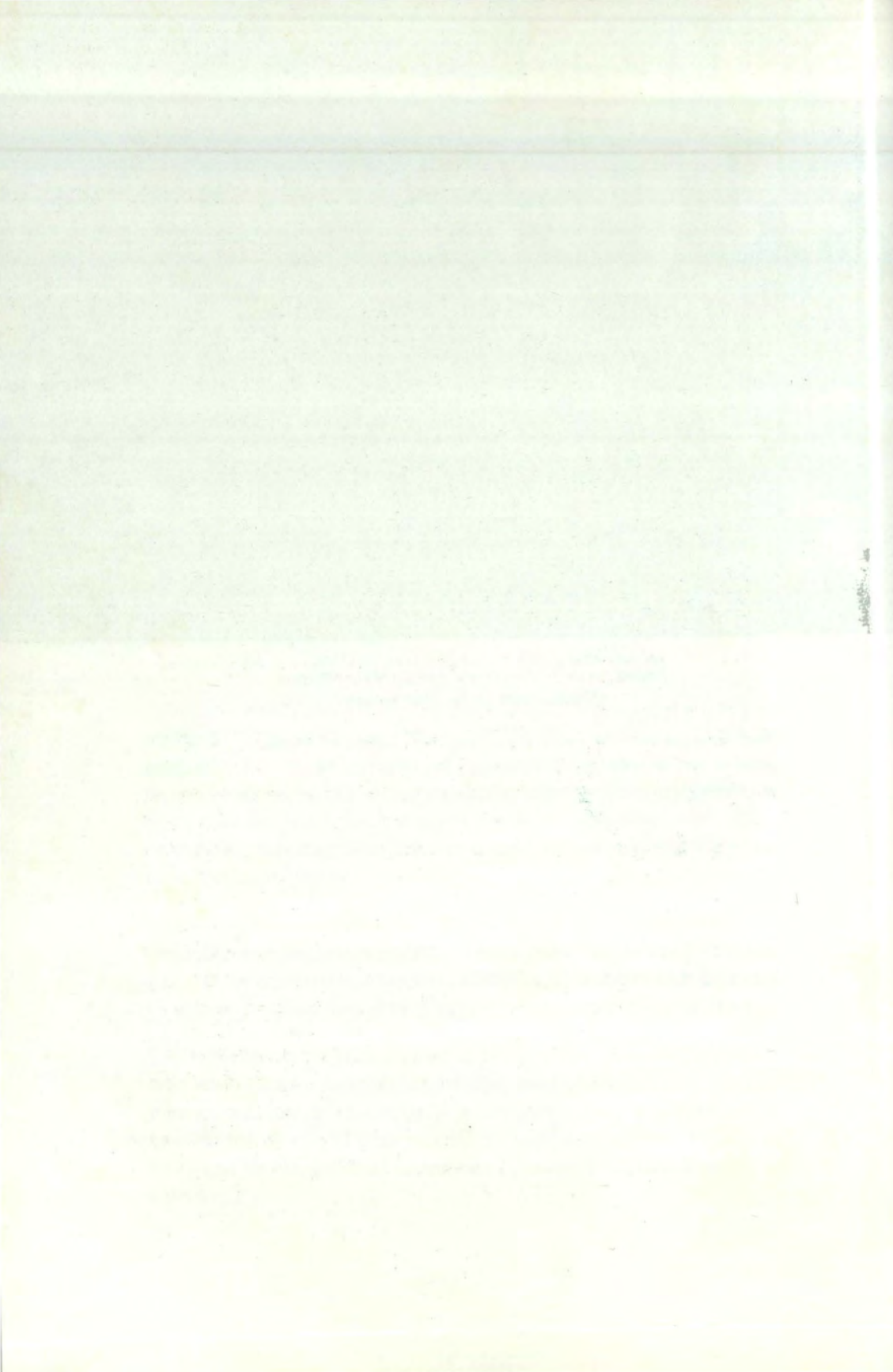
Cuando en 1892 tuvo lugar la gran procesión cívica escolar que promovió la "Liga de Defensa Nacional", el señor Doctor A. T. Whilar propuso y fue aceptado, incluir en la ceremonia un desfile por delante de una alcancía, en la cual los escolares depositarían una moneda, de poco valor que fuera, como símbolo del deber que todo hombre tiene, de concurrir a formar la caja que el Estado necesita para satisfacer las necesidades públicas.

Igual ceremonia acaba de ser introducida en el Colegio de Guadalupe, con motivo de las fiestas patrias y a iniciativa del profesor T. Elmore, cuyo fin esencialmente educativo, es formar el civismo de la juventud en esto de inculcarles el sentimiento de servir a la patria con dinero.

El señor Doctor Whilar, a quien se le comunicó el hecho, ha contestado telegráficamente manifestando que iniciará en el Cuzco el movimiento, para que se adopte igual práctica en toda la República. Estamos ciertos de que el gran espíritu de este pedagogo no desmayará hasta que se generalice la ceremonia implantada en Guadalupe y el Cuzco.



Presencia de la Asociación Nacional Pro-Marina  
en la frontera norte - San Ignacio.



*UN CUARTO DE MILLON, RECAUDADO YA PARA EL BUQUE  
ESCUELA*

Véase si no es verdad que el país desea favorecer a la Marina; lo recaudado ya es como sigue:

Hasta setiembre 17 "Liga Patriótica Naval" (señor Ingeniero Villarreal) .....	\$ 150,757.67
Id. id. último ingreso, remitido por el señor F. Reyes, de Huacho, producto de una función .....	" 53.43
Balance del 30 de junio último del Comité Univer- sitario (señor J. V. Oyague y Soyer) .....	" 64,706.87
En Mollendo hay depositados, según publicación de "El Puerto" de julio 27 .....	" <u>8,709.95</u>
Total .....	\$ 224,227.92

He aquí lo que puede la voluntad pública.— Entren a la obra todos los que hasta ahora no han concurrido y nos haremos bien pronto dignos de respeto.

Cada ciudadano paga en la Argentina.....	\$ 28.81 por año
Id. id. id. en Chile.....	" 28.44 " "
Id. id. id. en el Perú .....	" 6.02 " "

## *Discurso de recepción del Dr. Percy Cayo Córdova*

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú ha tenido a bien, por intermedio de su Consejo Directivo, de acuerdo al numeral 8 de sus Estatutos, encargarme las palabras de recepción al señor Capitán de Navío A.P. (r) Jorge Guerrero Lang, quien al momento se desempeña como Presidente de la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú.

Don Jorge Guerrero hizo su ingreso a la Escuela Naval del Perú en febrero de 1952, egresando de la misma en diciembre de 1956, como Alférez de Fragata, ascendiendo sucesivamente a Teniente Segundo -1960-; Teniente Primero -1963; Capitán de Corbeta -1968-; Capitán de Fragata -1972-; y Capitán de Navío -1976-.

En su trayectoria al servicio de la Marina de Guerra de la Patria, ha servido en distintas Unidades de la Escuadra Nacional, habiendo sido Comandante del B.A.P. "Rodríguez" y del B.A.P. "Bolognesi"; integró con anterioridad la dotación de los B.A.P. "Ferré", "Aguirre", "Ucayali", "Gálvez", el mismo "Rodríguez", "Ferré" nuevamente, "Paita", "Aguirre" nuevamente, y, en dos oportunidades el "Bolognesi" antes, obviamente, de ejercer el Comando de dicha nave el año 1980.

Ha servido también en la dotación de la Escuela Naval en la Isla San Lorenzo -1960-; en el Centro de Entrenamiento Naval del Callao -1964-; en la Dirección de Armas Navales -1969-; Alumno en la Escuela de Guerra Naval -1971-; Jefe del Servicio Industrial de la Marina -Iquitos 1973-; Jefe del Departamento de Personal Civil de la Administración de Personal -1976-; en el Estado Mayor General de la Marina -1979-; sirviendo, nuevamente, en este último Despacho en 1982.

Nuestro nuevo Miembro de Número ha sido acreedor en su trayectoria naval a las siguientes distinciones: Condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de Caballero, 1972; la misma en el grado de Oficial, año 1977; la misma en el grado de Comendador, 1982.

Habiéndose desempeñado como Agregado Naval del Perú en Argentina y Uruguay entre los años 1977 y 1979, al concluir tal misión fue reconocido por la República Argentina con la Orden de Mayo al Mérito Naval, en el grado de Comendador el año 1980.

También ha sido merecedor en 1991 de la Condecoración Liga Naval Española, en el grado “Ancla de Plata”.

Recibimos hoy pues, como Miembro de Número de nuestro Instituto a un ex-Oficial de Marina de larga trayectoria en nuestra Institución Naval donde, como queda demostrado, realizó su carrera con desempeño en destinos, donde siempre destacó por su itinerario de trabajo eficiente, de entrega al quehacer de su vocación de hombre de Mar, al que –aun retirado del servicio activo– se mantiene profundamente ligado a través de diversas actividades, que lo han llevado al desempeño en la actualidad –como ya lo dijimos al inicio de estas palabras– de la Presidencia de la Asociación Nacional Pro-Marina, donde ya anteriormente se desempeñó como Vice-Presidente y Presidente, también.

La inquietud intelectual del Comandante Jorge Guerrero lo ha llevado a realizar numerosos cursos, entre los que cabe mencionar al lado de los inherentes a su calidad de Oficial de nuestra Marina de Guerra, los cursos de: Perfeccionamiento para Funcionarios Diplomáticos, en la Academia Diplomática del Perú, y el de Defensa Nacional, en el Centro de Altos Estudios Militares.

En acatamiento de las normas estatutarias ya mencionadas al inicio de estas palabras, el Comandante Jorge Guerrero ha dado lectura a su Discurso de Incorporación titulado “Pro-Marina”: su primer medio siglo, (1909-1959).

Sería audaz pretensión para quien habla, añadir algo a la erudita y documentada exposición que acabamos de oír, fruto de larga investigación en los propios repositorios de Pro-Marina, en diarios y revistas de la época y otras numerosas fuentes.

Prescindo pues de reiterar –no lo podría hacer tampoco ni siquiera igual– lo que el Comandante Guerrero ha dicho tan bien; aún resisto la tentación de recordar nombres señeros de miembros de nuestra Marina de Guerra, así como de muy distinguidas personalidades civiles que conjuraron su acción para dar origen a Pro-Marina; amplia es la lista de estos distinguidos peruanos, patriotas de cuño auténtico, que se entregaron noblemente al benemérito quehacer de dar origen y forma a Pro-Marina; quedan en nuestros oídos los ecos de sus nombres; queda en nuestros espíritus la gratitud por la labor que tan desinteresadamente desplegaron.

Hemos podido escuchar los precedentes de esta histórica Institución –sus antecedentes inmediatos–, la propia constitución de la Asociación, con nombres de personajes íntimamente ligados al quehacer naval remontable a los días del aciago conflicto de 1879, junto a otros personajes más jóvenes, que sin embargo vivieron

con emoción los años trágicos posteriores a ese acontecimiento; unos y otros se sumaron al empeño de crear una conciencia ciudadana en torno a la necesidad de que todas las instancias, y especialmente desde el Estado, volcaran sus preocupaciones para restaurar la presencia peruana en nuestro Mar, de las más diversas maneras.

Nace nuestra Pro-Marina el 28 de agosto de 1909, el mismo día en que 20 años más tarde, consecuencia del incumplimiento por parte de Chile del Tratado llamado de Ancón, retornaba a la soberanía nacional la entrañable tierra tacneña, consagrándose, de otra parte, la escisión de la heredad territorial nacional, con la pérdida de Arica, en adición a la de Tarapacá cedida anteriormente en el Tratado de octubre de 1883.

28 de agosto de 1909, natalicio de Pro-Marina.

De alguna manera, el tema que ha asumido como reto investigador el Comandante Guerrero es a la vez un homenaje a tan trascendental Institución.

28 de agosto de 1909; el Perú atravesaba, en la periodificación de nuestra historia republicana consagrada por don Jorge Basadre, la llamada República Aristocrática, tal vez el período de nuestra historia independiente sobre el que se vuelcan hoy, mayor cantidad y calidad de investigaciones y estudios. Pensamos que mucho de lo que esa época representó y significó, ha dejado huellas indelebles en el acontecer posterior de la Patria.

1909, año natal de Pro-Marina está inserto precisamente en la mitad de la llamada República Aristocrática, período entre los años posteriores a la Guerra con Chile, denominado Inicios de la Reconstrucción Nacional; y el período del Oncenio de Leguía.

Aquellos años, que de alguna manera constituyen las dos primeras décadas del siglo que ya termina, fueron de un efervescente volcarse aquellas generaciones, en procura de entender el porqué del drama desgarrador iniciado en 1879, y la reflexión sobre la mejor manera de evitar su reincidencia.

No es casualidad que en este período –República Aristocrática–, el Perú haya vivido el mayor tiempo en nuestra Historia de gobiernos que sucesivamente tuvieron origen en la voluntad popular, y que a su vez culminaran regularmente; de Piérola a Billinghurst, de 1895 a 1914 –dos décadas–, el Perú vivió un inédito hasta entonces, y después de entonces no repetido período de orden republicano; al lado

de ello, también el hasta entonces inédito –y hasta ahora no repetido– período de la máxima magistratura por personalidades civiles.

El período de origen de Pro-Marina, es pues el de la toma de conciencia de que en el estudio, en la comprensión y en el compromiso de los peruanos con la Patria, se puede esperar el renacer de ella.

1909 es año que está inmerso entre dos generaciones clásicas de la Historia del Perú; la llamada del Novecientos, que ya iba dando sus primeros frutos; y el surgimiento de la llamada generación del Centenario o del Conversatorio Universitario.

El año 1907, Francisco García Calderón Rey –hijo del Presidente mártir de la Magdalena en 1881–, había publicado en París su obra fundamental **El Perú Contemporáneo**, en que –a decir de don Jorge Basadre– “trata de responder estas preguntas: ¿Qué somos? ¿De dónde venimos y a dónde vamos como país?” Para el maestro Basadre –tan pertinente citarlo en este Instituto que lo honró haciéndolo Miembro de Número y se honró al mismo tiempo al contarle entre nosotros–, “el libro de García Calderón es tan importante que en él encuentro los antecedentes de los artículos de Víctor Andrés Belaunde, publicados en el diario **El Perú** en 1917 y que reunidos bajo el título de “Meditaciones Peruanas” aparecieron en forma de libro en 1932”, y cito una vez más al maestro de la **Historia de la República del Perú**: “a su vez cabe encontrar aquí el germen del libro de José Carlos Mariátegui **Siete Ensayos**”.

Cuatro años antes de la aparición de Pro-Marina, José de la Riva-Agüero y Osma se graduaba de Bachiller en Letras con su tesis **Carácter de la Literatura del Perú Independiente**, y al año siguiente de la fundación de Pro-Marina, en 1910, leía su tesis para graduarse de Doctor en Letras a la que tituló **La Historia en el Perú**. Los dos trabajos fundamentales e imprescindibles aún hoy, para quienes pretendan incursionar en el estudio de nuestra Historia y nuestra Literatura; impensable por los sobrios títulos, deducir la importancia que tuvieron en la formación intelectual de muchos estudiosos. El clima de fervor por lo peruano que se vivía entonces llevaría a Riva-Agüero a realizar a partir de 1912 el extraordinario viaje de Cuzco a Huancayo, por los medios más diversos imaginables, para dar fruto en ese texto, para algunos el más logrado de nuestros escritos republicanos: **Paisajes Peruanos**.

1909 es el año en que González Prada edita **Presbiterianas**, breve colección de poemas satíricos, pero el año anterior había visto la luz **Horas de Lucha**, 14

años más tarde de **Páginas Libres**; el país era también, bueno es recordarlo, remecido por la prédica iconoclasta del gran panfletario; ello también era parte de la atmósfera intelectual de la época, y recordaba lacerantemente las lacras que habían llevado al desastre del 79. Lejos estaba entonces el recuerdo de su artículo **Grau** de 1885 en que consagró: “El Perú de 1879 no era Prado, La Puerta, ni Piérola: era Grau”. 1912 verá a González Prada asumiendo la Dirección de la Biblioteca Nacional en reemplazo de su reconstructor y gloria de las Letras Peruanas, don Ricardo Palma.

Imposible mencionar más nombres con algún somero detalle; pero lo que quisiéramos dejar sentado es que Pro-Marina no nace espontáneamente, sino que es fruto de unos hombres y una época: gobierna Augusto B. Leguía, que venía de ser el continuo Ministro de Hacienda –y llegó a ser Primer Ministro– en el régimen anterior de José Pardo, desde el cual sin duda ninguna fue el gestor del primer empréstito peruano posterior a la Guerra con Chile, en diciembre de 1904, ascendente a 600,000 Libras Peruanas con que se financió la construcción y compra en Kiel (Alemania) de los primeros cruceros “Almirante Grau” y “Coronel Bolognesi”, que significaron –qué duda nos queda– un hito histórico; momento que se prolongaría en el tiempo en el esfuerzo de dotar a nuestros marinos de los elementos materiales indispensables, para el fiel cumplimiento de sus tareas. De allí también el gran esfuerzo nacional –ya ligado a Pro-Marina– de la adquisición de los dos primeros sumergibles patrios: “Ferré” y “Palacios”, muestra de la preocupación por la presencia peruana en nuestro mar. Así también la creación de la Compañía Peruana de Vapores, en 1906.

El año 1909 –año de Pro-Marina– es año duro para el país, en el viejo litigio de límites con Bolivia. Se había acudido al arbitraje del Presidente de Argentina; mas el Laudo de Figueroa Alcorta del 9 de julio, que debió sellar el contencioso, dio origen a acciones de rebeldía en sectores de opinión de nuestro vecino; fue atacada la Legación Peruana en La Paz, junto a otros actos hostiles; en lo referente a la ocupación chilena de Tacna y Arica, es año triste por la prepotente acción de los ocupantes contra los peruanos, legítimos señores de ese suelo; usando el esquema de Raúl Palacios en su libro **La Chilenización de Tacna y Arica**, es año de padecimientos para quienes sostienen la peruanidad. Sufrieron amenazas, ofensas, persecuciones, atropellos, asaltos y saqueos, crímenes, los seis temas que estudia Palacios. Es el año del episodio conocido como incidente de la Corona, provocado también por la pérdida política chilena.

El Estado peruano jaqueado por Chile, que además alienta las pretensiones ecuatorianas desde el Norte, va a la solución de los problemas limítrofes con Brasil,

Tratado Velarde-Río Branco y con Bolivia, Tratado Polo-Sánchez Bustamante, precisamente ambos al mes siguiente de fundarse Pro-Marina, vale decir setiembre de 1909. Buscaba entonces el gobierno de Leguía detener la avalancha de problemas externos, como no los tendría, creemos, nunca después el Perú; sabía ya el país que el Arbitraje al que había acudido ante la Corona española, para finiquitar el problema por el norte, sería rechazado por Ecuador, sabedor de que se le daba la razón a quien la tenía: el Perú, que desde su nacimiento como Estado poseyó los territorios de Tumbes, Jaén y Maynas.

En 1909 -17 de marzo- se dispuso el traslado de la Escuela Naval, del transporte "Iquitos" al local donde había venido funcionando la Escuela Superior de Guerra en Bellavista; este hecho despertó preocupación por lo que significaba alejar a los futuros marinos de la indispensable práctica marinera.

El Ministro de Guerra y Marina Ernesto Zapata, Ministro desde el 8 de junio de 1909, en su **Memoria** de 1909 decía: "Hay por lo tanto necesidad de adquirir un buque que reúna las condiciones necesarias para Escuela y que esté dotado de todos los elementos modernos, a fin de que los jóvenes que se dediquen a la Marina se familiaricen con ellos desde que comiencen sus estudios profesionales".

Hoy, 88 años después, se vive la carencia de un Buque-Escuela para nuestros futuros oficiales de Marina; ese fue hace 88 años tema de preocupación -según hemos oído- también, de Pro-Marina.

Sí es grato recordar que oficiales de nuestra Armada, acudían a perfeccionarse en Estados Unidos, Argentina, Francia, España e Inglaterra.

El Perú vivía la convicción -que tan clara está en Francisco García Calderón, ya mencionado-, de la necesidad de volcar los mejores esfuerzos en la Educación; es innegable que el Gobierno de José Pardo -entre 1904 y 1908-, había constituido un hito en ese sentido.

No pretendo -nadie lo podría hacer- agotar este tema que me propuse plantear al lado de las palabras del Comandante Guerrero: el clima en torno al cual nace Pro-Marina; no cabe olvidar tampoco que el 29 de mayo de 1909, ocurrió la asonada que encabezaron los hijos de Piérola contra la persona del Presidente Leguía, a los 32 años del Combate de Pacocha en el que nuestro "Huáscar" -"Huáscar" sin par- como lo recuerda Francisco Quirós en el Himno de la Marina; hizo frente a superiores naves inglesas. Son tiempos en que el movimiento proletario va creciendo y

organizándose, en que las haciendas azucareras constituyen la base de nuestra economía; en que se vive ya no de la esperanza sino la certeza –llevada a la realidad en agosto de 1914– de que se abriría por fin el Canal de Panamá. Año de la muerte del afamado bandolero Luis Pardo. Año en que surge la Asociación Pro-Indígena gestada por Pedro S. Zulen.

Tiempos difíciles los de entonces; tiempos esperanzados en que la estabilidad republicana produciría más pronto la reconstrucción del Perú; años de inquietudes ciudadanas encauzadas al aliento del estudio del país; confianza en ser actores en la gestión del porvenir; ilusión que alienta la fe en el mejor destino de la Patria.

Ese es el clima, la atmósfera que se vivió entonces; época de respeto y consolidación de instituciones; creencia –que es certeza– de que la institucionalidad es fundamento de la vida misma del país. Por eso, ese grupo selecto de peruanos amantes del país y de su Marina, convocados en torno de figuras señeras, dan origen a Pro-Marina.

Señor Comandante Jorge Guerrero Lang:

Al incorporarlo, nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos honra su labor como Oficial de nuestra Marina de Guerra y su posterior preocupación por nuestro Mar que lo ha llevado ahora a ocupar nuevamente la Presidencia de Pro-Marina; de alguna manera se honra también a esa Institución.

Los peruanos –todos, no sólo los que pertenecen, pertenecemos a Pro-Marina– depositamos una profunda fe en esa Institución que el Comandante Guerrero nos ha reseñado en sus cincuenta primeros años de vida.

Le corresponde a Pro-Marina –permítase esta digresión casi final– mantener en nuestra población la vivencia por el Mar. Hace pocos días, al conmemorarse desde este mismo atril otros cincuenta años: los de la dación del Decreto que establece las 200 millas, el señor Contralmirante Jorge Brousset Barrios concluía su excelente exposición mencionando que el peruano todavía vive de espaldas a su mar, y que es necesario propagar la importancia del mismo: fuente de trabajo, germen de recursos alimenticios; presencia del Perú en él. Y proponía una cruzada al respecto.

Tal tarea de difusión le corresponde ante el hombre común, fundamentalmente a Pro-Marina; desde cultivar y extender el culto a nuestros héroes y grandes hazañas marinas.

Es penoso lo postergado que está este tema; la tarea la debe llevar a cabo Pro-Marina; desde el Estado, desde lo “oficial”, ese tema no es mayormente abordado; tal vez la Avenida más fea –horrible– de Lima, es la que lleva el ilustre nombre del mayor de nuestros marinos; ¿ése es un homenaje? El minuto de silencio de cada 8 de Octubre, no se cumple más allá de nuestras naves y dependencias marinerías, ¿ése es homenaje? Al pasar lista el relator de nuestro unicameral Congreso, pronuncia el nombre del héroe y los representantes puestos de pie corean “Presente”; ¿homenaje ése?, ¿así ocurre? La curul que simboliza la presencia de nuestro Gran Marino en el recinto legislativo ¿ha mejorado la eficacia de ese organismo? ¿homenaje? A Pro-Marina le corresponde difundir en todos los niveles los valores y hazañas de nuestro mar y sus hombres.

El día de la Marina las principales Plazas de Lima que elevan monumentos al Almirante Grau –se puede ver en las fotograffas–, carecen de la presencia del hombre común y corriente, tal vez el pescador quisiera acompañar el acto, el chalaco de nacimiento; el piurano que vive en Lima,... mas sólo vemos hombres de uniforme. Grau es héroe nacional, y toda la Nación debe rendirle homenaje. Las medidas de seguridad o el desdén por la presencia del ciudadano común, lo han distanciado de esos actos. Traigo este tema porque saliendo de Lima, tal no ocurre; soy testigo excepcional, por ejemplo, de la presencia popular en homenajes al Día de la Marina en Trujillo o Piura –este último no sería un ejemplo común por ser el terruño de don Miguel Grau, en actos promovidos por filiales de Pro-Marina– ; pero fuera de Lima –allí fuera de la capital donde nace Pro-Marina, en realidad– sí se vive el entusiasmo popular.

Debemos volcarnos a una preocupación nacional por nuestro mar. Tal vez todos hayamos pecado de indiferentes muchas veces. Hemos recordado la creación de la Compañía Peruana de Vapores en el año 1906; pero hoy no sabemos qué es la Marina Mercante peruana actual; se ha recordado el Dique del Callao, pero recordamos haber leído hace poco que el del Callao será privatizado; ¿y la pesca seguirá siendo nuestra?

Señor Comandante Jorge Guerrero Lang; el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, recibe a Ud. como nuevo Miembro de Número; sus merecimientos así lo han permitido y al terminar estas palabras aplaudimos a Ud. y en Ud. a Pro-Marina, Benemérita Institución Cívico Patriótica de Fomento Marítimo.







## *El Mar, la Marina de Guerra y Grau\**

CONTRALMIRANTE MELITON CARVAJAL PAREJA

Señor Vicealmirante representante del C. G. M.  
Señor Presidente del IEHMP  
Señores Almirantes, Jefes y Oficiales de la Armada  
Señores Miembros de Número  
Señores y señoras:

**E**s para mí una honrosa distinción haber sido designado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, para exponer ante tan digna concurrencia sobre los eventos ocurridos en octubre, tiempo ha, relacionados con la creación de la Marina de Guerra y el Combate de Angamos.

“Clinton preocupado por el fenómeno de El Niño”, es el titular del **Washington Post** el 22 de setiembre, en referencia a sus efectos económicos y sociales en América Latina. “Por El Niño economía peruana sólo crecería 4.6% en 1998”, es otro titular de **El Comercio**, reproduciendo declaraciones del Gerente General de Santander Investment-Perú. Otra versión en el Dominical del 28, de ese mismo diario, reseña que una catástrofe tipo maremoto o El Niño ocurrida hará unos 2,500 años obligó a la cultura Cupisnique en la costa norte, a desplazarse a Kuntur Wasi en Cajamarca. Desde 1547 han golpeado el litoral 24 maremotos, generados ya por movimientos sísmicos frente a nuestra Nación, ya porque su onda vino desde la lejana Asia. Otra nota nos dice que su presencia ya se registró en el siglo XI, pero que se desconoce cuándo fue que se presentó por primera vez. El de 1868 llevó a la pérdida en Arica de nuestra corbeta “América”, adquirida hacía apenas tres años,

---

\* Conferencia leída el 2 de octubre de 1997, con ocasión del 176° aniversario de la creación de la Marina de Guerra y el homenaje a la institución naval.

así como fuertes daños en las instalaciones de este puerto, fenómeno que se repite en 1877 afectando aquellas de Iquique, justo poco antes de la guerra. A diario los titulares de los periódicos, noticieros de TV y radio, nos informan de las medidas preventivas para contrarrestar los efectos de El Niño, y de las lluvias y nevadas que desde ya se manifiestan con inusitada intensidad en diversos lugares del país. Por supuesto, también nos informan de cómo han sido y están siendo afectados otros países de las cuencas del Pacífico, Atlántico e Indico. Y para estar en la onda, ya tenemos otro fenómeno en el Pacífico occidental, llamado La Niña. Hemos hecho, pues, algo de historia.

Nuestra vivencia más reciente de este fenómeno, por su intensidad, corresponde al de 1982-1983 y aunque la historia lo registra desde el siglo XI, con toda seguridad existe desde hace miles de años, pues forma parte del sistema mundial de vientos y corrientes marinas de nuestro planeta, que afectó en su oportunidad a las poblaciones pre-inca, colonial y republicana. Es cierto que causa perturbaciones perjudiciales para unos, pero también benéficas para otros. Según el **National Geographic Magazine**, el fenómeno no se genera sólo por alteraciones en el anticiclón del Pacífico oriental, frente a nuestro continente, sino que también influyen, entre otras, las explosiones solares y la disminución de la capa de ozono por acción del hombre. Lo cierto del caso es que ha concitado la atención y cada día la ciencia y la técnica avanzan más en su conocimiento y predicción.

Y al hablar de El Niño tenemos que pensar profesionalmente en las alteraciones que se producen en los elementos físicos y químicos del mar, y en las características meteorológicas que afectan a la conducción de las operaciones debajo, encima y en la superficie del mar, que se realicen para el logro de objetivos políticos.

Pero, pensarán Uds., y con toda razón, ¿qué tienen que hacer los maremotos y El Niño con los eventos que nos reúnen acá hoy día? Simplemente que este GRAN PERSONAJE que es EL MAR, como acertadamente lo llama la **Historia Marítima del Perú** en su primer tomo, influye, qué duda cabe, en una serie de actividades internas y externas de casi todo orden, que hacen a la seguridad y desarrollo de nuestra Nación y sin él no cabría, racionalmente, la existencia de una Marina de Guerra.

El MAR, que ocupa 3/4 partes de la masa terrestre, es condición indispensable para que un pueblo o nación pueda ser considerada como marítima, esto es, que bordee sus contornos permitiéndole extender sus vínculos de todo orden allende aquellos. Lo que ese pueblo o nación haga con ese maravilloso don de la naturaleza

en su provecho o detrimento, es de responsabilidad de los que la habitan, no importa la época ni la forma de gobierno.

La historia universal registra desde varios milenios A.C., dónde, cuándo, cómo, por qué y para qué el hombre, a través de él, extendió sus vínculos de todo orden y, aunque hoy no hay prácticamente zona alguna de su superficie que no sea conocida, permanecerá como reto del futuro, sus fondos marinos.

Pero el MAR no es una masa de agua inerte, estancada. Por el contrario, tiene vida propia, una dinámica como se ha visto y es, también, inmenso hábitat de innumerables especies vivientes.

Para regular el uso, explotación y conservación de este don natural por la humanidad, es que después de siglos las naciones del orbe han logrado ponerse de acuerdo en un instrumento legal internacional, casi perfecto, que incluye nuestro concepto de dominio marítimo, cuyo cincuentenario ha conmemorado este Instituto hace pocas semanas. Me refiero a la CONVENCION DEL DERECHO DEL MAR DE 1982, a la que nuestro país no ha adherido.

En la región sur-occidental de nuestro continente hubo, milenios ha, otros aborígenes o nativos. ¿Vinieron por tierra desde el norte? ¿Vinieron de ultramar? No nos interesa para el discurso de hoy.

Lo real, es que aquellos que habitaron en el litoral, usaron y explotaron el mar inmediato para su sustento. Evidencias abundan y están ampliamente comprobadas, como puede leerse en numerosas obras, pero especialmente en el tomo de la **Historia Marítima** desarrollado por el Dr. Hermann Buse de la Guerra.

También está la hipótesis de que no sólo explotaron el mar inmediato para su sustento, sino que lo usaron para extender sus vínculos hacia el oeste, norte y sur. Hace poco tuvimos la grata visita del eminente Dr. Thor Heyerdahl quien, en el cincuentenario de la expedición "Kon Toki", remarca su énfasis en esas hipótesis, que también estudia el Dr. José Antonio del Busto en la **Historia Marítima**.

Pero lo que no es hipótesis sino realidad concreta, es el encuentro en 1527 de los exploradores hispanos, a bordo de la primera nao construida en Panamá, con aborígenes del período incaico en balsas. Había un contraste notable entre ambas embarcaciones. La española con casco de madera, velamen, etc. La aborígene, de palos de balsa amarrados entre sí, sin casco, con vela. Aquí la comunidad: ambas

usaban velas para propulsarse sobre la superficie del mar, es decir, que ambos, aunque desconocidos entre sí, hacían uso del viento mediante el sencillo expediente de una descomposición de vectores. Con un agregado, que los aborígenes habían inventado una especie de quilla móvil que les permitía navegar hacia el sur, a pesar del viento en contra. Los occidentales la incorporarían siglos después en sus veleeros deportivos. Tampoco debería extrañarnos que tuviesen conocimiento de las corrientes marinas.

La fundación de nuestra Marina de Guerra podría considerarse como el desenlace final de tres momentos estelares de la civilización occidental y cristiana. Tres grandes olas, si quieren llamarlas así, que se suceden en períodos de duración variable, aunque en todos el MAR fue el vínculo de enlace.

La “primera” tiene que ver con la búsqueda de una nueva ruta comercial, que corresponde al descubrimiento del frente Atlántico de América por Cristóbal Colón en 1492 con una serie de réplicas de otros navegantes europeos. “Encuentro de dos Mundos” ha sido denominado al celebrarse, hace poco, los primeros quinientos años.

La “segunda” tiene que ver con el espíritu de conquista y poderío económico por la explotación de las riquezas que encierra el Nuevo Mundo. Comienza, para nosotros, 35 años más tarde con el descubrimiento por Balboa de la Mar del Sur, que poco después y hasta hoy se llamará Pacífico. Continúa con la conquista del Imperio Incaico por Francisco Pizarro, quien llega a nuestras costas en 1532, y el posterior establecimiento del sistema virreinal que perdura hasta la segunda década del siglo XIX, esto es, unos 280 años, todos magníficamente desarrollados por los doctores del Busto, Lohmann y de la Puente, en la **Historia Marítima**.

En los siglos de existencia del Virreinato del Perú, la única vía de comunicación con Europa es por el mar, sea por transbordo en el Istmo de Panamá, o por el Estrecho de Magallanes, y con Asia por transbordo en México. De todas maneras, los diferentes aspectos que tienen que ver con la seguridad de la Corona y sus intereses marítimos, van desarrollándose paulatinamente en la costa oriental del Pacífico, como son: el tráfico de cabotaje, las reparaciones navales, el comercio, el tráfico marítimo, los astilleros, los puertos, la institución de la autoridad marítima, la gente de mar, la pesca, la Academia Náutica, la Marina Mercante, las exploraciones en el Pacífico hacia el oeste, la Marina Militar del Virreinato, los arsenales y apostaderos, la legislación marítima y naval, las artes, la ciencia y tecnología marítima, el descubrimiento del Amazonas, la cultura de la violencia occidental enfrentada a la incaica,



El mar, la Marina de Guerra y Grau.



maya y azteca, pero que hoy es la que se ha impuesto en el mundo. En todo lo señalado, tomaron parte no sólo españoles, sino también criollos, mestizos e indios. Es el período en el cual incursionan los corsarios europeos para mermar el monopolístico comercio español y su poderío.

Transcurrieron, pues, para el continente americano, varios siglos de colonialismo europeo. Pero en el siglo XVIII se produce la Revolución Francesa que cuestiona la filosofía social y política en ese continente, ideas filosóficas que llegan por mar al nuestro. Es la "tercera" ola. Las primeras colonias en independizarse son las inglesas del norte, que en 1777 constituyen los Estados Unidos de Norte América, que asimilarán en gran medida los principios del derecho romano y del republicano francés.

Casi 30 años después, como resultado de las actividades en cada virreinato de los próceres y precursores, surgen incontenibles las nuevas repúblicas sudamericanas: Argentina, Chile, Uruguay, Venezuela, Gran Colombia.

En este período el mar juega su rol. La flota de la Madre Patria había sufrido derrotas ante otras europeas y carecía de la adecuada operatividad para atender a tantas amenazas simultáneamente, ni tenía el dinero para construirla, pues el oro extraído de América lo había usado para importar productos terminados de otros países europeos, ni tenía la simpatía continental para conjurar las amenazas, sino al contrario.

Así, en 1821, llega por mar a las costas peruanas, prácticamente sin oposición, la Expedición Libertadora de San Martín, abordo de un convoy escoltado por una escuadra al mando del inglés Cochrane. Es una fuerza combinada de argentinos, chilenos, ingleses principalmente en la escuadra, expedición a la que se suman criollos y españoles residentes. Curiosamente, el mar no tiene mayor influencia en la independencia chilena, pues el ejército libertador de San Martín cruza épicamente los Andes, y derrota a las huestes españolas. Sin embargo, a continuación se despierta en ese país una conciencia marítima, que habrá de rendirle frutos en la seguridad y desarrollo.

El 28 de julio de 1821 se declara la Independencia, que sólo quedaría definitivamente sellada para Sudamérica en 1824, con la batalla de Ayacucho, aunque la resistencia española en el Callao se prolongaría hasta 1826.

El 17 de marzo de 1821, es decir, antes de la declaración de la Independencia, seis tripulantes patriotas peruanos, bajo la dirección de los hermanos Cárcamo,

capturaron el pailebote español “Sacramento”, y enarbolan por primera vez en un barco de la Armada, nuestra querida enseña bicolor. Comenzaba así la “cuarta” ola que habría de durar 63 años, esto es, hasta 1884 en que se firma el Tratado de Paz con Chile. Este período es tratado exhaustivamente en la **Historia Marítima** por Denegri, Nieto, Romero, Wagner de Reyna, López Martínez, Palacios y Cayo. En 1986, aquella fecha de marzo se instituiría como “Día de la Fuerza de Superficie”.

El 3 de agosto de 1821, don José de San Martín, que reunía el mando supremo político y militar de los Departamentos libres del Perú, promulga su primer decreto como Protector, dando forma al tríptico indispensable de la seguridad nacional al crear los tres primeros ministerios:

- El de Estado y Relaciones Exteriores, a cargo de don Juan García del Río (la política),
- El de Guerra y Marina, a cargo del Teniente Coronel don Bernardo Monteagudo (la fuerza militar),
- El de Hacienda, a cargo del Dr. don Hipólito Unanue (los recursos).

Este decreto estaría vigente hasta tanto no se reunieran los representantes de la nación peruana para determinar su forma y modo de gobierno.

El 6 de octubre se promulga el primer decreto sobre la Marina, que manda observar para el servicio de los buques de guerra del Perú y la contabilidad en todos los ramos, la Ordenanza Naval dada y publicada en 1802 para la Armada Naval de España, y las normas a seguir en los juicios a peruanos y extranjeros que sirvieran en los buques de guerra del Perú. Es interesante resaltar que en 1821, esa Ordenanza ya había perdido vigencia en España, observándose más bien la de 1793. En realidad es la que ha regido en el Perú, con algunas modificaciones, hasta 1886 en que por ley del Congreso se dicta el “Código de la Marina Militar”, con vigencia hasta el primer cuarto del siglo XX.

El 7 de octubre de 1821, el “Sacramento” fue rebautizado como “Castelli” y el 8 del mismo mes, con el nombramiento del Capitán de Navío don Martín Jorge Guise, queda constituida oficialmente la MARINA DE GUERRA DEL PERU, con Ministerio, Ministro, Comandante General y una escuadra incipiente compuesta ya por cuatro unidades. A la fecha tiene pues, 176 años de existencia y perdurará en tanto la Nación reconozca la importancia de contar con una escuadra para cumplir con la tarea genérica universal del Poder Naval:

- Controlar el mar local y de ultramar, sin tener que violar fronteras ni soberanías;
- Proyectar el poder militar hacia tierra;
- Desplegar la fuerza hacia áreas de interés, y
- Apoyar la política exterior mediante la Presencia Naval, con el fin de defender la soberanía e integridad territorial, apoyar los intereses nacionales y disuadir a los probables adversarios.

En las épocas iniciales de la República, y también por muchos años después, la Marina experimentó incorporaciones y bajas de unidades de diversas procedencias y tipos; unas se adquirían artilladas, a otras se les instalaba la artillería en el Perú. Es evidente que ello no representaba una política naval coherente y no podía ser de otra forma, ya que durante ese lapso los gobernantes, todos militares, cambiaban frecuentemente, y también los conductores de la Marina. Sólo hubo una excepción: 1868 - 1879 en que los gobernantes fueron electos de acuerdo a las normas de la época, y en el período 1872 - 1876 tuvimos el primer presidente civil electo, don Manuel Pardo.

Es cierto también que durante la vigencia de esta “cuarta” ola hubo muchas luchas internas por el poder, en las que la escuadra tomaba partido unas veces por un personaje, otras veces por otro. Es igualmente cierto, que este desbarajuste político tenía sus efectos en las finanzas y economía de la República, que a su vez se reflejaba en la superioridad del poder naval peruano en esta parte del Pacífico unas veces, y en otras se reducía sustantivamente al punto de poner en peligro la integridad territorial. Desbarajuste político que nos llevó a varias guerras externas, solos una veces, como en la Guerra contra la Gran Colombia, y la guerra contra Ecuador; divididos otras, como en la de Chile contra la Confederación Perú-boliviana, en las cuales el mar jugó un papel importante. Fácil es apreciar cómo fue que ese tríptico de la seguridad nacional que se estableciera en 1821, no pudo consolidarse para bien de la República.

Dentro de este maremágnum de desaciertos políticos, surge un hombre que merced a su visión, y a la coyuntura favorable, como fuera el desarrollo de la riqueza del guano de islas y el salitre de Tarapacá, da coherencia y unidad a la Nación y a la Marina desde 1845 a 1866. Me refiero a Ramón Castilla, a quien secundaron Echenique y Pezet.

En aras de la síntesis, y en camino al segundo tema por tratar, dejaremos en el tintero muchísimos aspectos de la vida institucional. Sin embargo, no se puede

dejar de mencionar que es en 1848 cuando se inicia la modernización tecnológica de la Marina al ordenar la construcción, en Nueva York, del vapor transporte mixto "Rímac", seguido en 1852 por la fragata "Amazonas", vapor que realiza un viaje alrededor del mundo de tres años de duración. Igualmente ordena la construcción de la fragata mixta "Apurímac", las cañoneras a vapor "Loa" y "Tumbes", los vapores "Noel", "Lerzundi" y "Sachaca".

Castilla y Echenique no se limitaron a la parte material, sino que comprendieron la importancia de la preparación y selección del personal, por lo que enviaron a oficiales a estudiar y perfeccionarse en el extranjero. Conviene recordar que desde 1838 ya se había establecido la navegación a vapor para el transporte de carga por la Pacific Steam Navigation Company, que desarrolló rápidamente, llegando a tener prácticamente el monopolio del transporte marítimo en la costa sudamericana del Pacífico, pero en 1874 le sale de competidora la Compañía Sudamericana de Vapores, chilena, que subsiste hasta hoy.

Pero el Perú es un país de una geografía complicada y extensa, que lo diferencia de otros del entorno sudamericano. El desarrollo e integración de la amazonía es un reto, y comprendiéndolo así, Castilla crea el Apostadero y Arsenal de Iquitos en 1861, ordena la construcción en Inglaterra de un dique flotante, dos vapores, "Morona" y "Pastaza", dos exploradores, el "Putumayo" y el "Napo", más todo lo necesario para instalar una factoría naval en Iquitos y una fábrica de tejas, todo lo cual se materializa en 1862. Considera igualmente que el lago Titicaca es una zona fronteriza que demanda la presencia de la Marina y ordena, al mismo tiempo, la construcción de dos vapores, el "Yapurá" y el "Yavarí" que vienen por partes, transportados a lomo de bestia desde Arica a Puno, en donde son ensamblados, quedando expeditos para navegar en la década de 1870. Notable y vivificador es ver que el "Yapurá" con otro nombre sigue navegando después de 123 años. La presencia de la Marina constituyó pues, en la región amazónica y lacustre desde esa época, factor de unificación y desarrollo. En el Callao, impulsó, igualmente, el desarrollo de la Factoría Naval de Bellavista, cuyo adelanto habría de permitir en 1879, el alistamiento acelerado y no por eso menos efectivo, de la escuadra para la guerra.

Romero comenta que había quien opinaba que la atención que Castilla prestó a la Marina debióse a su visión clara del porvenir del Perú, anticipando un serio y definitivo conflicto con Chile, cuyo poder naval se incrementaba paulatinamente. Se le llegó a atribuir la frase "cuando Chile compre un buque, el Perú debe comprar dos". Con el respeto debido, era una política de reacción y no de iniciativa, que es como siempre debieron, deben y deberán tratarse los problemas de seguridad na-

cional. Romero considera también que puede pensarse en la característica predominante de Castilla, su astucia, la que le dictara la conveniencia de la fortaleza marítima, “más que con miras nacionales por seguridad política. Porque Bolivia, Chile, Ecuador y Perú tenían aún muchos intereses comunes y había para el Gobierno el peligro de la ayuda que las otras tres naciones podían prestar a los revolucionarios; y porque tener buques representaba transportar al ejército rápidamente para debelar cualquier motín interno, era más lógico creer que el Mariscal se preocupase de la Marina”.

Luego de concluir Castilla su último período, es elegido Presidente el Mariscal San Román, cargo que desempeña sólo por seis meses, por muerte prematura. Pero en este breve lapso, ya se presentan amenazadoras las nubes de un conflicto con España y ordena primero la adquisición en Francia de las corbetas “América” y “Unión”, y la construcción en Inglaterra de los blindados “Huáscar” e “Independencia”. Estos últimos significaron la incorporación de la tecnología que estaba reemplazando a la madera en la construcción de buques, mercantes o de guerra, y artillería principal montada en una torre de tiro central. Sucede a San Román en agosto de 1863, el primer Vice-presidente, General Pezet, que mantiene la decisión de San Román. Pero el manejo político y diplomático con España, que culmina en el Tratado Vivanco-Pareja, despierta el descontento y recelo del pueblo y con ello surge la revolución restauradora que habrá de llevar al poder al Coronel Prado, quien suscribe con Chile, Bolivia y Ecuador, la Alianza que declara la guerra a España en 1866.

Las corbetas adquiridas en Francia llegan al Pacífico en 1865, y participan en la acción naval de Abtao en febrero de 1866. La “Unión” la comandaba Miguel Grau. A continuación se produce el bombardeo de Valparaíso por la escuadra española y el 2 de Mayo de 1866 el combate naval del Callao, con el triunfo para las fuerzas peruanas, y el retiro definitivo de la escuadra española de las costas de América. Cabe recordar que hasta ese momento, España no había reconocido nuestra independencia. Los blindados sólo llegan al Pacífico en junio de 1866, así es que no alcanzan a tomar parte en las operaciones de guerra. Prado considera que conviene al mando de la escuadra, su ejercicio por un marino extranjero y contrata al norteamericano Tucker. Eso produce un malestar entre la oficialidad, que demuestra su desacuerdo pidiendo su cambio de puesto. El gobierno reacciona, los enjuicia y traslada al Callao. Grau está entre los oficiales detenidos. Mientras se madura la concepción estratégica de incursionar contra las posesiones españolas en las Filipinas, en Chile permanecen los cuatro nuevos buques de la escuadra peruana. Es en 1868, cuando al ser defenestrado Prado por Diez Canseco y Balta, esos buques

proceden al Callao. Al llegar el "Huáscar" por primera vez a nuestro primer puerto en febrero de 1868, el gobierno militar nombra a Grau como su Comandante, cargo que habría de desempeñar hasta 1876. Durante su gobierno, Prado había ordenado la adquisición en Estados Unidos, de los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa", los cuales inician viaje en 1869 acompañados de sus respectivos remolcadores, llegando al Callao en 1870 después de un épico viaje de 14 meses. Hace escala en Chile, se les une la blindada "Independencia".

No cabe duda que la presencia en aguas chilenas de las dos corbetas y los dos blindados, todos nuevos, durante 1866 - 1868; y la presencia de dos monitores y dos transportes en 1870, lleva a los chilenos a una conclusión en su apreciación de la situación: la superioridad naval peruana no conviene a los intereses expansionistas de Chile hacia el norte. Acción suspendida temporalmente por la guerra con España y el arreglo con Bolivia por el Tratado de 1866, que sin disparar un solo tiro, había afianzado su dominio hasta el paralelo 24 grados sur. Las dos corbetas que Chile había mandado construir en Inglaterra y que este país se negara a entregar por la guerra con España, se las entrega poco después merced a un arreglo, bajo la protesta del Perú, habida cuenta de que hasta ese momento continuaba el estado de guerra. El curso de acción era claro. Para continuar con la política de expansión territorial había que lograr la superioridad naval sobre el Perú. Así se inicia la década previa a la guerra que, como antes se señalara, inaugura en 1868 una primavera constitucional, y una pesadilla financiera y política, que dejaría al país en desventaja frente a Chile.

Largo sería analizar todos los antecedentes previos a la guerra, pero hay algunos que conviene precisar.

La política financiera y de obras públicas de Balta, retiró el negocio a los consignatarios del guano y lo entregó a Dreyfus, ante quien terminó hipotecado, negándole al Perú su condición de sujeto de crédito internacional, que le había permitido financiar la compra de los monitores, los remolcadores y su viaje al Callao. Chile, por el contrario, a pesar de tener una situación financiera desfavorable, consigue en 1871 la financiación para la construcción de dos modernos blindados y una cañonera. Balta, además, ordena el desarme de la escuadra, y así el pueblo chalaco ve desfilar atónito cómo la artillería de todos los buques y su armamento menor, incluidas las armas blancas, son depositadas en tierra. Sólo se libra la artillería principal de los tres monitores en razón de estar montada en torres blindadas. De algunos buques se ordena, también, el retiro de ciertas piezas de las máquinas

principales. El personal es reducido en forma drástica, como medida de economía. También el ejército experimentó reducciones. La opinión pública, a través de la prensa, se manifestó repetidamente en contra de esta medida, pero no se la tuvo en cuenta. Lo más notable en este período es la creación de la Escuela Naval, y la designación de Tucker como Presidente de la Comisión Hidrográfica del Amazonas.

Alertado Balta de la construcción de blindados para Chile, envía en febrero de 1872 al Comandante General de Marina, Ferreyros y otros jefes, en comisión a Inglaterra para gestionar la construcción de dos cañoneras y dos blindados de mayor poder que los chilenos. Desde Lima, Dreyfus controla las decisiones del Gobierno sobre esta cuestión. Al final se autoriza a Ferreyros a materializar la construcción de las cañoneras "Chanchamayo" y "Pilcomayo", y aunque logra un proyecto de contrato para los blindados, se le advierte repetidas veces desde Lima que no suscriba obligación alguna al respecto. Además está perfectamente claro que este jefe no entregó en adelanto suma alguna a un supuesto astillero. Ferreyros regresa a Lima en agosto de ese mismo año, luego de haber sido designado para cumplir una misión imposible. En la decisión del gobierno no se tuvo en cuenta la prueba de posibilidad ni de aceptabilidad. También en 1871, Balta envía a la corbeta "Unión" a Inglaterra para su reparación integral, incluido el cambio de las calderas.

Como si esto fuera poco, en julio de 1872 se inicia con los hermanos Gutiérrez un ciclo de revoluciones, que en ningún caso alteran el clima constitucional que vive el país, pero deja como saldo el asesinato de Balta, y la muerte de muchos otros peruanos. Manuel Pardo, primer Presidente civil electo, asume la Presidencia de la República para el período 1872-1876, y en su mensaje al Congreso da cuenta de la crítica situación financiera y propone las medidas para intentar superarla. Restablece en cierta medida la condición operativa de la escuadra. A pesar de que el Congreso aprueba para el Presupuesto del bienio 1873-1874 una partida de cuatro millones de soles para la adquisición de blindados, no se materializa porque el brazo recursos del tríplico de la seguridad nacional no se lo permite. Sin embargo, recurre al monopolio de la venta de salitre mediante el estanco, y luego a la expropiación de las salitreras de Tarapacá, cuyo justiprecio no puede satisfacer y encarga a un grupo bancario su administración.

En cuanto al otro brazo del tríplico, el de las fuerzas militares, adopta varias decisiones. Conserva los efectivos de ejército fijados por Balta y reorganiza la Guardia Nacional. En cuanto a la Marina, crea la Escuela Preparatoria para ingreso a la

Escuela Naval y la Escuela de Aprendices de Marineros, para que los buques de la escuadra puedan contar con personal preparado e idóneo reduciendo la dependencia de la contratación eventual. Se cambia las calderas del "Huáscar" y del "Chalaco". En 1874 dispone la conformación de la Escuadra de Evoluciones, que al mando de Grau realiza, durante cinco meses en la mar, todo tipo de ejercicios de tiro, doctrinales y de evoluciones tácticas. Los jefes que comandan los buques serían prácticamente los mismos que los mandarían en 1879, lo cual permitirá en su oportunidad una mejor comprensión entre ellos durante la guerra. Lamentablemente, las operaciones terminan al producirse la revolución de Piérola, que lleva a la decisión de movilizar tropas del ejército permanente y de la Guardia Nacional al sur, que por primera vez son mandadas por un Presidente Civil, previa la autorización del Congreso, quedando en la presidencia el Vicepresidente. Concluida con éxito, a un costo de varios millones de soles, Pardo reasume su función de Presidente. En noviembre, Grau con el "Huáscar" captura el vapor "Talismán" empleado por los revolucionarios para traer sus pertrechos. Sin embargo, la disponibilidad de recursos presupuestales, lleva al licenciamiento de muchos de los tripulantes enrolados para ese período de ejercicios, perdiéndose así en preparación. En 1875 se incorporan a la escuadra las cañoneras construidas en Inglaterra. Durante este período los buques de la escuadra cumplen una misión de presencia naval en el litoral sur, para prevenir cualquier intento revolucionario procedente del sur, ya fuera en el Perú o en Bolivia.

En cuanto al otro brazo de la seguridad nacional, la política internacional en este caso, Pardo en su búsqueda de una pax-sudamericana, concluye con Bolivia en 1873, un Tratado de Alianza defensiva, que se conservaría secreto, con el fin de garantizarse mutuamente la independencia, soberanía e integridad territorial. Era, en todo caso, un objetivo válido, pero no así la estrategia pues se carecía de una fuerza militar moderna y preparada, ninguno de los dos países tenía recursos económicos para ponerlo en vigencia, ni eran sujetos de crédito internacional. El probable adversario, Chile, mientras estima que la superioridad naval la tiene el Perú, y como aún no tiene en sus aguas a los blindados que mandase construir en 1871, suscribe con Bolivia un Tratado de Límites, cuya violación por Bolivia sería el pretexto para la guerra. Chile recibe sus blindados en 1874 y 1875. Ya puede hablar en otro tono.

A Pardo le sucede Prado, electo en 1876. La situación económica financiera se ha agravado. La política interna se ve amenazada por intentos revolucionarios, de los cuales dos son los más graves, ambos provocados por Piérola. En uno de ellos, participa el "Huáscar" capturado por los rebeldes en mayo de 1877, y que lleva a un

enfrentamiento, primero con una división de operaciones de la escuadra peruana, y casi de inmediato otro con una división de buques de la armada inglesa, que provoca un incidente internacional. Lo más relevante de esto, es que se pone en evidencia el pésimo estado de las calderas de la fragata "Independencia" y de los dos monitores. Como una medida de superar el grave problema de los maquinistas y artilleros para la escuadra, crea la Escuela de Maquinistas y la Escuela de Condestables, que no alcanzan a funcionar por la guerra. Prado, reconociendo la importancia de reparar la fragata, dispone en 1877 el cambio de sus calderas, y recorrido de máquinas, trabajo que habría de quedar concluido escasamente un mes antes de la guerra. Notablemente, en los presupuestos de los bienios del gobierno de Prado, tanto los efectivos asignados al Ejército como a la Marina, siguen las mismas líneas que las de los bienios anteriores. De más está decir, que durante el gobierno de Prado, antes de la guerra con Chile, se volvió a tratar el tema de adquisición de blindados, pero no se materializó por falta de recursos, invalidando dicha decisión.

En el brazo de política internacional del tríptico de seguridad nacional, ocurre un vacío diplomático en las relaciones con Bolivia durante 1878, que no le permite al Gobierno ser alertado a tiempo durante todo el problema creado por Bolivia al establecer el impuesto a la exportación del salitre a pagar por la compañía concesionaria. Es recién el 2 de enero de 1879 que el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, recibe el periódico oficial de Bolivia por el cual se entera de la gravedad de la situación y de la inminencia de una guerra con Chile. En ambos países en momento alguno desde 1873, se consideró reunirse para trabajar una hipótesis de su ejecución.

Lo que se acaba de narrar es parte de la antesala que nos lleva a la guerra con Chile. Hay más pero el tiempo no lo permite. Lo concreto es, que reconocido el problema en su dimensión, el Perú hace esfuerzos diplomáticos para evitar la guerra, pero ya es tarde, no tiene la fuerza militar para disuadir a Chile, y por eso los esfuerzos de Lavalle no pueden tener éxito, y el 5 de abril Chile declara la guerra a Perú y Bolivia, guerra en que el mar habría de jugar un rol importantísimo.

A pesar de haber transcurrido 118 largos años, parece que la epopeya de Angamos recién hubiera acaecido ayer, pues los amargos momentos de la historia si son debidamente evaluados, se perennizan en la mente y en ese caso particular en las mentes de todos los peruanos, que otrora vivieran horas de ansiedad por las correrías y hazañas de Grau en su excelso monitor "Huáscar".

La muerte de Grau y la captura del monitor abrieron las puertas al invasor, que trajo la muerte y el dolor a lo largo y ancho de todo el territorio nacional. Fue tal el

precio de esa derrota, tanto en vidas como en territorio y en dinero que, a decir de Víctor M. Maúrtua, costó el equivalente al Presupuesto de gasto público correspondiente a 148 años. La indemnización más exorbitante en la historia universal de aquella época. Esto no fue más que una amarga confirmación de lo que dijera Vial Solar hablando de las condiciones de paz: "El Perú debía entregar a Chile aquellas porciones de territorio que había sido causa verdadera y eficaz de la guerra, y pagar además, una indemnización en dinero que impidiera por largos años alimentar ilusiones de revancha a sus levantiscos políticos". Vaya si lo lograron.

Largo sería hacer un recuento histórico de las causas de la guerra, aunque algo ya se ha dicho. Pero bien podemos expresar la causa matriz resumida en lo que Balmaceda dijera bien claro: "En el litoral del Pacífico Sur, no hay sino dos centros de acción y progreso: Lima-Callao y Santiago-Valparaíso; es preciso que uno de estos sucumba para que el otro se levante. Por nuestra parte necesitamos Tarapacá como fuente de riquezas y Arica como punto de avanzada. He aquí porqué el pueblo de Chile exige Arica y Tarapacá".

Pero no olvidemos que con la ocupación de Atacama, Tarapacá y Arica, encerraron a Bolivia con un candado de combinación que sólo Chile maneja y que hace lo indecible para mantener el control de ese trípico en el sur, tan sensible a la seguridad nacional.

Esa guerra, señores, produjo una pléyade de héroes en mar y tierra, pero al costo que acabamos de ver. Nos sirve también de lección sobre lo que no se debe hacer cuando de la integridad territorial se trata. De todos aquellos que así lucharon por la patria en el mar, no cabe la menor duda que el más grande héroe del Perú fue un marino: Miguel Grau Seminario.

No vamos a hacer una biografía desde que nace un 27 de julio de 1834 en San Miguel de Piura, pues es ampliamente conocida, pero sólo diré que cuando en julio de 1878 deja el cargo de Comandante General de Marina para reincorporarse al Congreso, tenía 44 años de edad, el grado de Capitán de Navío Efectivo, 24 años de servicio en la Armada y 33 de embarque.

En 1879, los indicios de la guerra con Chile no se podían ocultar más. El Gobierno empieza a tomar medidas para hacerle frente. Entre ellas está el nombramiento de Grau en marzo como Comandante del "Huáscar" ¡Grau regresa a la Esquadra! es la noticia que viaja cual rayo electrizante en la Nación.

En 1879, pues, la guerra se presenta incontenible y trágica. Los resultados debían corresponder al estado de bancarrota del país, a su desunión, a la falta de

integración, a la falta de un poder naval adecuado. Sin embargo, oh paradoja, había una opinión pública optimista sobre el resultado de la guerra, basada principalmente en el poderío de nuestra escuadra.

La declaratoria de guerra de Chile al Perú se formalizó el 5 de abril. Ese mismo día la escuadra chilena iniciaba sus operaciones navales mediante el bloqueo de Iquique. Pensaba el Almirante Williams Rebolledo, sin ningún fundamento estratégico, que este bloqueo era incentivo suficiente para materializar el combate con la escuadra peruana y destruirla.

En efecto, en las actas del Consejo de Ministros de Chile de 19 de abril, se puntualiza que para lograr su objetivo de conquista de la provincia de Tarapacá, la condición previa era la destrucción de la escuadra peruana. Quedaba así señalada una primera fase de la guerra, en la que se reconocía que el teatro de operaciones principal tendría como escenario el mar.

El Gobierno peruano reconoció nuestra debilidad naval, pero ya nada podía hacer, excepto alistar los buques lo mejor posible. La única diferencia a nuestro favor, y muy pequeña por cierto, pero magistralmente explotada, fue algo más de velocidad, lo cual permitía mantener o aumentar la distancia. Chile conocía perfectamente todas las posibilidades y limitaciones de nuestros buques. Lo que no pudieron conocer, porque no lo investigaron suficientemente, o porque tal factor escapa a la investigación, fue el poder moral, la fuerza espiritual y sublime que alentaba a nuestros marinos. De Chile podríamos decir que al 5 de abril, su flota estaba lista para combatir en todo sentido.

La guerra naval duró para la Marina desde el 7 de abril, fecha de la expedición de la “Unión” y “Pilcomayo” al litoral boliviano, hasta el 16 de enero de 1881, fecha de la autodestrucción de los restos de la escuadra en el Callao.

Al período comprendido entre el 16 de mayo y el 8 de octubre, se ha convenido en llamarlo “Campaña Naval”, que consistió en cinco expediciones que salieron de Arica, base naval avanzada y centro de operaciones en el sur. En ellas tomó parte el “Huáscar” solo o acompañado, una vez por la “Independencia”, o por la “Unión”, y en otras por un transporte. La estrategia marítima concebida tenía como meta interferir las comunicaciones marítimas chilenas, hostilizar el litoral ocupado y buscar al enemigo en las costas del sur para batirlo fraccionadamente, en una especie de guerra de guerrillas en el mar y lograr equivalencias como correspondía a un país navalmente más débil.

El examen de las cinco expediciones nos indica que el “Huáscar” tuvo en jaque permanente a dos blindados y libertad de acción en el Pacífico, a pesar de ser inferior en artillería y su débil coraza, sólo con la energía y hábil dirección de su ilustre Comandante, y el concurso eficaz de sus subordinados. Fue una lección del valor de la iniciativa en la estrategia y en la táctica.

La campaña duró 150 días y como relata el Vicealmirante M. Melitón Carvajal en su “Reseña de la Campaña del Huáscar contra Chile en 1879”, “el combate de Angamos dio término a esa campaña de cinco meses de constantes fatigas, sacrificios y combates en que se dañó al enemigo de todas formas y se retardó su invasión, mermándole el dominio marítimo que poseía, poderoso y decisivo medio que, conforme a los principios del arte militar, confirmados una vez más en esta guerra y aun en la reciente europea, debía al fin abrir el camino a la invasión y obligar a nuestro ejército a luchar con desventaja, al Perú a sufrir el desastre que hasta hoy día le aflige”.

Durante esta campaña naval, se nombró a Grau Comandante de la Primera División Naval, que reunía a los mejores buques de la Armada. Se le confiaba en justicia a la persona de mayor preparación y pericia. Además se le sabía decidido, valiente y profundamente conocedor de los buques y puertos, tanto propios como enemigos. Por último su habilidad, su energía y serenidad eran hechos indiscutibles. Grau izó su insignia en el “Huáscar”. Mientras Grau y el “Huáscar” estuvieran confundidos en uno solo, Chile no desembarcaría un solo soldado en suelo peruano.

Nuestro Himno de la Marina lo dice:

*“Miguel Grau continúa presente  
En el puente del “Huáscar” sin par  
El centauro nobleza y acero,  
Mejor marinero jamás tuvo el mar”.*

El 8 de octubre es el día del sacrificio en que Grau siempre pensaba, pues comprendía que la situación no podía seguir eternamente. Fecha de imborrable recuerdo, de eterna gloria nacional, que ha permanecido y permanecerá grabada con caracteres de oro en el correr de los siglos en las páginas de la historia de nuestra amada patria. En esa fecha, un barco materialmente débil, pero abrumadoramente fuerte por la grandeza del alma de su jefe, oficiales y tripulantes, y que había paralizado por completo durante cinco meses consecutivos las operaciones de la guerra

injusta, y que hendiendo las ondas con la majestuosidad propia de los grandes, hizo frente a la escuadra enemiga con gloria inmarcesible.

Testigos: el Cielo, los Enemigos, el Mar.

En esos decisivos momentos qué pensamientos cruzarían la mente del héroe? ¡ El cumplimiento del deber primaba! ¡Cuán bella y viril su decisión de luchar hasta morir! Pero no solo eso, sino la plena confianza de que sus subordinados arrostrarían la muerte con igual viril decisión.

De acuerdo al parte del combate, elevado por el Jefe de Estado Mayor de entonces, Capitán de Fragata Carvajal, “a las 9.50 a.m. un proyectil chocó en la torre del Comandante, la perforó y estallando dentro hizo volar al Contralmirante señor Grau que tenía el mando del buque y dejó moribundo al Teniente 1ro. Diego Ferré que le servía de Ayudante”.

Todo lo que quedó de él fue el pie derecho y una parte de la pierna y algunos dientes, que se incrustaron en la madera del piso, como queriendo dar un último beso a ese pedazo de la patria agonizante que era el “Huáscar”. Después de 30 minutos de desigual combate, de desesperada lucha, diezmado e impotente para continuarla, muerto el Almirante, Aguirre y otros más, con sus cubiertas y compartimientos abarrotados de muertos y heridos, con incendios en varias partes, con sus cañones inutilizados, sin gobierno y sin propulsión por la cantidad de agua que había ingresado por la decisión de hundirlo de los poquísimos oficiales sobrevivientes aptos, así en esas condiciones, cayó el “Huáscar” en poder del enemigo, no rendido, sino apresado.

Así desapareció del mundo terrenal, el generoso, grande y heroico Almirante. A nuestros jóvenes que ingresan a seguir la carrera naval, les decimos lacónicamente:

*“CADETES NAVALES, SEGUID SU EJEMPLO”*

Pero no sólo era un Contralmirante de la escuadra nacional, como dice la ley del 26 de agosto de 1879, que lo ascendiera a ese grado, sino que es también, según Ley 16730 del 24 de noviembre de 1967, el GRAN ALMIRANTE DEL PERU.

Todo lo descrito hace traer a la mente, que el personal de la Marina de Guerra es profesional y en tal sentido, hay dos situaciones que reflejan lo que pudo guiar su accionar. Una de ellas es la carta que el Duque de Wellington, mientras combatía a los franceses en 1812, envía a Londres con el texto siguiente:

“Señores:

Mientras marchaba desde Portugal hacia una posición dominante de la aproximación a Madrid y a las fuerzas francesas, mis oficiales han cumplido diligentemente con vuestras solicitudes enviadas en un buque de la Marina a Lisboa y de ahí por un mensajero urgente a nuestro Cuartel General.

Hemos inventariado nuestras monturas, riendas, carpas, estacas, y toda diversidad de ítems por los que el Gobierno de S.M. me hace responsable contablemente. He enviado informes sobre el carácter, juicio y humor de cada oficial. Cada ítem y cada penique ha sido inventariado, con la lamentable excepción de dos, por lo que ruego su indulgencia.

Desgraciadamente, no se ha podido contabilizar la suma de 1 chelín y 9 peniques de la caja chica de un batallón de infantería, y ha ocurrido una terrible confusión en cuanto a la cantidad de frascos de mermelada de frambuesa entregados a un regimiento de caballería durante una tormenta de arena en España occidental. Este reprehensible descuido puede deberse a la presión de las circunstancias, pues estamos en guerra con Francia, un hecho que quizás pueda ser de cierta sorpresa para Uds., señores de Whitehall.

Esto me lleva al propósito de ésta, que es la de solicitar aclaración de mis instrucciones del Gobierno de S.M. de manera que pueda entender mejor por qué estoy avanzando con un ejército de estos áridos llanos. Deduzco, por fuerza que debe ser una de las dos misiones, que menciono después. Cumpliré con una de ellas lo mejor que pueda, pero no con las dos.

- 1) Entrenar en España un ejército de oficinistas ingleses uniformados en beneficio de la contabilidad y libros de toma de razón en Londres, o por VENTURA.
- 2) Arrojar de España a las fuerzas de Napoleón”.

La otra es una versión de un contralmirante de Estados Unidos al iniciar y terminar su examen de la Guerra de las Malvinas, y decía así:

“La profesión de las armas no es sólo una vida de dedicación, sacrificio y frustración, sino también lo es de desafío intelectual. Cuando nos llaman a combatir, significa que hemos fracasado como Nación. Cuando los cañones hablan y se derrama sangre, hemos fracasado en el logro del primero y más importante objetivo político asignado a las fuerzas armadas: La DISUASION de la guerra. Debemos estar ple-

namente conscientes de que las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos no existen por sí y de por sí. Existen para un propósito y solo uno: APOYAR LOS OBJETIVOS POLITICOS DE LA NACION. En QUÉ consiste ese servicio lo determina el pueblo y sus representantes elegidos. Por otra parte, CÓMO se ejecuta ese servicio, es el elemento central de la profesión militar. CÓMO nos desempeñamos en nuestro medio es la medida de nuestra valía para la Nación.

Concluye:

Cuando en aplicación de la fuerza, los militares asumen el rol de la dirección política para decidir QUÉ hacer con las Fuerzas Armadas, o cuando la dirección política debidamente responsable asume el rol militar de decidir CÓMO cumplirán con sus deberes las Fuerzas Armadas, entonces la NACION tiene un problema.

En muchas guerras se dan ejemplos de la trasgresión de ambas formas.

Pero al final, es el profesionalismo militar el que saca las castañas del fuego”.



## *Charles Lindbergh en la Historia Naval Peruana*

CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMON DE LA JARA

### EL AGUILA SOLITARIA

**E**ntre el 20 y 21 de mayo de 1927, Charles Lindbergh, aviador civil norteamericano, asombró al mundo al realizar, solo, el portentoso vuelo, sin escalas, entre Nueva York y París. A bordo de un frágil pequeño monoplano, el "Spirit of Saint Louis" cruzó el Atlántico en una travesía que duró treinticuatro y media horas, convirtiéndose así desde el instante de su aterrizaje en el aeropuerto de "Le Bourget", a 22 horas, 21 minutos del sábado 21 de mayo, en el primer hombre que unió por el aire nuestra América y el viejo continente europeo, superando todas las marcas hasta entonces cumplidas por el ser humano. La increíble proeza de Lindbergh hizo de él un héroe de dimensión universal. Los medios de comunicación, en todos los países del mundo, se apresuraron a propagar tan inconcebible hazaña. En el Perú, el vuelo solitario del intrépido piloto fue sensacional noticia resaltada en todos los diarios y revistas de la época. El diario **El Comercio** al anunciar el inverosímil suceso, publicó a todo lo ancho de su página principal "EL GRAN VUELO DE LINDBERGH A TRAVES DEL ATLANTICO. Solo, sin auxilio alguno, vuela de Nueva York a París en 34 horas y media, sin descanso, luchando con el sueño".

La revista **Mundial** presentó a gran tamaño una fotografía del valiente aeronauta al pie de su avión, denominándola "Lindy, el Caballero del Espacio". Por su parte, **Variedades**, al comentar el suceso, divulgó en singular crónica de Alberto Guillén, la presencia a bordo del "Saint Louis" del gato que Lindbergh escogiera como único acompañante, expresando en sabroso artículo: "... En un rincón de la cabina, roncaba el gato confidente. Con la misma indiferencia de una aventura nochera con cualquier gata "señorita", había aceptado ese salto hacia la muerte".

Nacido en Detroit, tan sólo veinticinco años antes de su famoso vuelo, su gran afición por la aviación lo llevó desde la adolescencia a seguir un curso sobre aeronáutica en Lincoln, Nebraska y a la compra de un viejo avión Curtiss Jen de la Primera Guerra Mundial, con el que se dedicó a realizar atrevidos vuelos entre los Estados del Sur y el Medio Oeste, haciéndose después piloto del correo aéreo que cubría la ruta entre Saint Louis, Missouri, y Chicago. Se dice que en algunas ocasiones, debido a las condiciones del tiempo o a las limitaciones de los campos de aterrizaje, en pequeñas ciudades, solía dejar caer las valijas sobre el centro de la pista. Ya convertido en una figura mundial, contrajo matrimonio, en 1929, con Anne Morrow, hija del Embajador norteamericano en México, lo que realzó aún más su popularidad, fama y fortuna, iniciando en su compañía una serie de vuelos de buena voluntad en países de Europa y a lo largo de Norteamérica.

Pero en el mes de marzo de 1934, los Lindbergh pasaron por una tremenda desgracia: el rapto y asesinato de su único hijo, Charles Augusto, de tan solo dos años de edad. Horrendo crimen ocurrido en su residencia de Hopewell, New Jersey. Este hecho, dada su crueldad, y el cariño que se guardaba por el legendario aviador, fue el acontecimiento más publicitado de la época, hasta la ejecución de un carpintero, Bruno Richard Hauptmann, autor del doble delito. La tragedia sufrida por el matrimonio Lindbergh los afectó hasta el extremo de refugiarse en Europa. En 1936, al visitar los centros de aviación germanos, Lindbergh, reiteradamente, hizo pública su advertencia ante el cada día más creciente poderío militar del régimen de Hitler. Sin embargo, su condecoración por el gobierno alemán y sus repetidas invocaciones por la paz en procura de lograr la neutralidad de los Estados Unidos, en vísperas de la Segunda Guerra Mundial, le significaron, a su regreso de Europa, serias críticas del gobierno del Presidente Franklin D. Roosevelt y su renuncia al comisionamiento de Coronel de Reserva de la Fuerza Aérea, otorgado anteriormente.

No obstante estas diferencias, al entrar los Estados Unidos de Norteamérica en el gran conflicto mundial, Lindbergh contribuyó grandemente al esfuerzo de guerra de los países aliados como consultor de la "United Aircraft Corporation", cumpliendo importantes misiones de combate en el Pacífico. Terminada la guerra, el matrimonio Lindbergh se radicó en el Estado de Connecticut, donde llevaron apacible vida. Recibió el famoso aviador grandes honores y distinciones asignándosele el grado de General de la Fuerza Aérea de Reserva por el Presidente Dwight Eisenhower en 1954. Su libro **The Spirit of Saint Louis** publicado en 1955, lo hizo ganador del premio Pulitzer, libro que describe su vuelo Nueva York - París.

**DESTRUCTORES “LENNUCK” Y “VAMBOLA”  
(B.A.P. “ALMIRANTE GUISE” Y “ALMIRANTE VILLAR”) .-  
DOS DESTRUCTORES CON LARGA Y ACCIDENTADA HISTORIA**

Al producirse el litigio por la toma del puerto de LETICIA, en setiembre de 1932, con las consiguientes complicaciones de orden diplomático y militar, dentro de los frentes externo e interno, durante una de las etapas más duras de nuestra historia, complicaciones que hubieron de retrasar las decisiones del gobierno del Presidente, General Luis M. Sánchez Cerro, nuestras fuerzas navales fueron movilizadas tanto en el área del Pacífico como en los diferentes teatros de operaciones que se extendían hasta el Amazonas. Así se constituyó la Fuerza Avanzada del Atlántico integrada por el B.A.P. “Almirante Grau” y los submarinos “R-1” y “R-4”, buques que con notable tardanza, dadas las circunstancias expuestas, zarparon bajo el mando del Capitán de Navío Héctor Mercado con destino a la boca del río Amazonas en Belem do Pará, Brasil, misión cumplida brillantemente por el Jefe de la Fuerza de Tarea, dadas las serias dificultades de orden internacional y diplomático que hubo de resolver durante el paso por aguas y puertos extranjeros. Semanas después salieron del Callao, en forma independiente, el viejo crucero “Lima” y el cazatorpedero B.A.P. “Teniente Rodríguez”, con igual destino. Colombia, por su parte, concentró la llamada Fuerza Punitiva al mando del General Alfredo Vásquez Cobo, logrando reunir mil hombres, cinco buques mercantes artillados, varias cañoneras de río y tres escuadrillas de aviones Junkers F-13 e hidroaviones W-33 modificados como bombarderos, a cargo de pilotos voluntarios alemanes, veteranos de la Primera Guerra Mundial. Esta fuerza partió de Belem do Pará, surcando el río Amazonas con aparente destino a Leticia.

La situación para el Gobierno Peruano fue haciéndose crítica ya que además del problema internacional, existía tenaz enfrentamiento político con el partido aprista al que culpó de la toma del puerto de Leticia. Hubo por tanto que buscar el reforzamiento de nuestro incipiente poder naval, iniciándose las gestiones para la adquisición de unidades usadas en diferentes Estados europeos recalando previamente en Balboa C.Z. - Curazao y Trinidad.

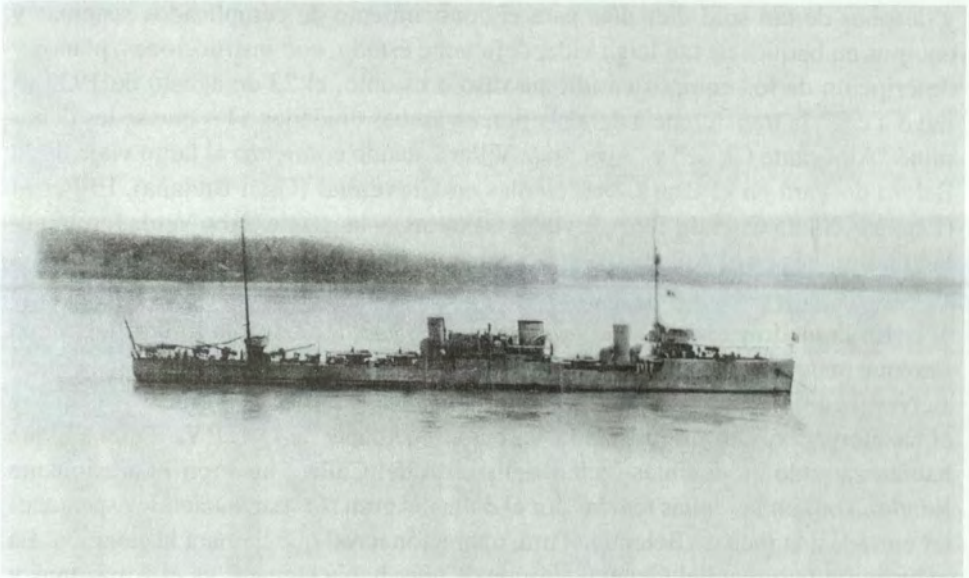
No era, ciertamente, un problema fácil dadas las estipulaciones del Tratado de Washington, que impedía a los países firmantes del mencionado acuerdo, vender sus buques a países bajo amenaza de enfrentamiento militar. Igual situación se presentaba para Colombia firmante del tratado Salomón-Lozano, infortunado arreglo mantenido en secreto, que cedía el Trapecio Amazónico y la entrega del puerto de Leticia, acto sancionado el 17 de agosto de 1930, dando lugar al derrumbamiento

del gobierno del Presidente Leguía, pocos días después. Tras complicadas gestiones, nuestra diplomacia logró ubicar el único lugar donde podía adquirir buques usados. ESTONIA, antigua República de la URSS, a orillas del mar Báltico (República independiente desde 1931, luego soviética en 1940 y ocupada después por Alemania en 1941. Tres años más tarde se convertiría nuevamente en República Socialista Soviética).

En Tallin, antes Reval, puerto en el golfo de Finlandia se encontraban los destroyers "Lennuck" y "Vambola" que constituían las principales unidades de su escuadra. Ambos buques tenían una larga y accidentada historia. Proyectado bajo diseño de Augustín Normand Co. en el puerto de Le Havre y construido en 1915 por los astilleros "Reval Shipbuilding Co.", en Tallin, capital del Estado, el "Lennuck" y en el Arsenal "Putilov Works, Petrograd", durante el mismo año, el "Vambola", desplazaban 1,800 toneladas respectivamente. Un armamento principal de 5 pulgadas, velocidad máxima de 32 nudos. Triple montaje para torpedos, y dotación de 125 hombres. Fueron capturados en 1918, en aguas del mar Báltico por cruceros y destructores ingleses. Tenían pues una azarosa trayectoria. Como se ha expresado, eran en 1933 los únicos buques con valor militar de la Armada de Estonia.

Las negociaciones para su compra por el Gobierno Peruano, fueron, además de complejas dada la urgencia de su adquisición, motivo de ardua competencia con la diplomacia y Gobierno de Colombia que tenía igual interés en su adjudicación, mediante alta oferta. Finalmente, se firmó el contrato de venta, venciendo seria oposición de la Marina y del pueblo estoniano que llegó a hacer crisis política en el gobierno de esa República. El KAITRESEMINISTERIUM, poder militar de esa nación, aducía que ambas unidades "absorbían la mayor parte del presupuesto fiscal".

Para dotar estos dos destructores, zarparon del Callao, el transporte B.A.P. "Rímac" y el buque tanque B.A.P. "Pariñas" con órdenes de arribar a la mayor brevedad a Tallin. Conducían a un reducido número de oficiales y tripulantes, dada la escasez del momento, abastecimiento de combustible y víveres y apoyo logístico en general. Se designó al Capitán de Navío Tomás M. Pizarro como Comandante de esta Fuerza de Tarea y hubo de disponerse el embarque de los treinta Cadetes Navales que constituían el 6to. y 5to. año de instrucción en la Escuela Naval del Perú. Estos cadetes, cuya edad fluctuaba entre los 18 y 20 años, cumplieron extraordinario papel, desempeñándose en todas las actividades de abordaje, tanto en cubierta como en máquinas, siendo factor esencial en la difícil misión cumplida con el mayor éxito, por el Jefe de la Fuerza y sus subordinados. Una vez en la base de Tallin,



El B.A.P. "Almirante Villar", ex "Vambola", de la Marina Estoniana, fondeado en el río Amazonas al término de su travesía junto con el B.A.P. "Almirante Guise", desde el puerto de Tallín, Estonia.

y después de tan sólo diez días para el conocimiento de complicados sistemas y equipos en buques de tan larga vida, deficiente estado, con instrucciones, planos y descripción de los equipos en idioma ruso o estonio, el 23 de agosto de 1933 se llevó a cabo la transferencia del pabellón en ambas unidades a las que se les denominó "Almirante Guise" y "Almirante Villar", dando comienzo al largo viaje hasta Belem do Pará en el Brasil, con escalas en Gravesend (Gran Bretaña), El Ferrol (España), Santa Cruz de Tenerife (Islas Canarias) y la isla de Cabo Verde (archipiélago portugués en el Atlántico).

En la madrugada del 9 de noviembre de 1933, a cincuenta millas del buque faro que marca la desembocadura del más caudaloso y largo río del mundo, la Fuerza Naval conformada por los destructores "Guise" y "Villar", el crucero "Lima" y el cazatorpedero "Rodríguez", más el buque mercante de la C.P.V. "Perené", que habían zarpado en distintas fechas del puerto del Callao, hicieron impresionante Rendez Vous en las aguas teñidas por el delta del gran río-mar, haciendo espectacular entrada a la rada de Belem do Pará, operación naval que llamara la atención. La expedición punitiva del General Vásquez Cobo, había surcado ya el Amazonas y desviado al río Putumayo.

## **CHARLES LINDBERGH Y MARINOS PERUANOS**

Eran las 11.25 horas del día 15 de diciembre, cuando las cuatro unidades de nuestra Fuerza Naval dieron fondo frente al Malecón Tarapacá del puerto de Iquitos. El puerto de Leticia se encontraba ya bajo el control de la Comisión de Representantes de la Sociedad de las Naciones, firmándose después, entre Colombia y el Perú, el arreglo pacífico del conflicto, bajo el gobierno de los Presidentes General Oscar R. Benavides y el Dr. Enrique Olaya Herrera.

A mediados de abril, el "Guise" y el "Villar" emprendieron viaje al Callao, con escalas en Belem, Puerto España (Isla Trinidad), Fort de France (Isla Martinica), Balboa C.Z. y Talara, arribando por fin a nuestro primer puerto el 5 de julio de 1934, dando término a una difícil misión que los mantuviera un año y medio en la mar. Habían navegado más de veinte mil millas, que abarcaron aguas del Golfo de Finlandia, Mar Báltico, Canal de la Mancha, gran parte del Atlántico Norte, Mar Caribe y el Sur del Pacífico. A ellas se sumaron cuatro mil millas de navegación fluvial. El "Guise" y el "Villar", ya incorporados a nuestras fuerzas del Pacífico, operaron meritoriamente hasta su retiro de la actividad en 1950. Durante la Segunda Guerra Mundial, en unión de todas las unidades de superficie y submarinos de la Escuadra,



De izquierda a derecha: Cadete del 6to. año Mario Castro de Mendoza, Teniente 1ro. Francisco Tudela Salmón, Capitán de Corbeta Gustavo Mathey Morillas, Coronel USA Charles Lindbergh, aviador norteamericano nacido en 1902, Teniente 1ro. Luis Edgardo Llosa G. P. y Cadete del 6to. año Raúl Delgado Espantoso

cumplieron notable misión manteniendo riguroso patrullaje de guerra en resguardo del área norte de nuestro litoral, convertido en importante centro de abastecimiento para el esfuerzo bélico de los países aliados. Los treinta cadetes embarcados emprendieron antes su retorno a la Escuela Naval, haciéndolo por vía aérea hasta San Ramón, continuando por el Ferrocarril Central. Se dio así el curioso episodio del arribo, por la Estación de Desamparados, de viajeros que regresaban de Europa.

La principal reflexión sobre esta etapa de nuestra historia radica en la importancia de evaluar con la mayor ponderación la estrategia nacional respecto al condominio del Amazonas, aprendiendo la dolorosa lección que nos dejara el funesto Tratado Salomón-Lozano. Por su parte, el Perú al suscribir el Tratado definitivo del 24 de Mayo de 1934, ratificó el principio de la intangibilidad de los tratados, única forma de mantener el imperio del Derecho Internacional entre todos los Estados.

## **EL ENCUENTRO HISTORICO**

Fue a los pocos días del arribo a Belem, cuando Charles Lindbergh, héroe indiscutido y gran pacifista, visitó nuestros destructores, tomándose la fotografía que muestra a un grupo de oficiales y cadetes peruanos al lado del "AGUILA SOLITARIA", cuyo avión se nota al fondo del escenario.

Quiso el destino que lejos de nuestro suelo, seis años después de su épica hazaña, Charles Lindbergh, "El Aguila Solitaria" y marineros peruanos tripulando dos buques con apasionante historia, se abrazaran en emotivo gesto captado por la fotografía, que aparece en este artículo, tomada por el entonces Cadete del 6to. año Enrique León de la Fuente, con una máquina Kodak de cajón, adquirida al precio de cuatro soles en la Casa Samuel Dávila, en la calle Filipinas en Lima. Todos los oficiales y cadetes que rodean al legendario aviador, alcanzaron el Almirantazgo, la Comandancia General de Marina o los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Marina. El "Fotógrafo", se retiró voluntariamente de la Marina con el grado de Capitán de Fragata, tras una brillante trayectoria en el mar.

## **ACOTACIONES ANECDOTICAS**

Se contaba, sin confirmación, que en la Cámara de Oficiales del "Vambola", durante el gobierno bolchevique, fueron asesinados varios oficiales de la dotación.

Abordo del "Lennuck", la Cámara de Oficiales lucía un viejo piano al que se le conocía como "el piano de la Zarina".

Durante el viaje Tallin - Iquitos se descubrió la presencia de cinco "pavos", jóvenes estonianos con buen comportamiento abordo y luego en su nueva patria, el Perú.

También y durante largos años en aguas peruanas, corría el rumor de que abordo del "Vambola" y en algunos compartimentos "penaban". Nuestros marineros, probadamente valerosos, no podían ocultar esta antigua aprensión marinera.

Transcurridos los años, algunos de los cadetes que tripularon estos buques desde Tallin, llegaron a ser Comandantes de ellos, ya en el grado de Capitanes de Fragata.



## *El Perú y la Convención del Mar\**

EMBAJADOR ALFONSO ARIAS-SCHREIBER PEZET

Agradezco al Doctor Fortunato Quesada su amable presentación y me complace la oportunidad de dirigirme a ustedes, al clausurarse este Seminario de Política Internacional, para tratar un tema tan importante -y tan controvertido en el decenio de los ochenta- como el que me toca exponer a continuación.

Les confieso que he dudado sobre la manera de abordarlo, por desconocer el enfoque y el género de argumentos que desarrollaría el Doctor Gustavo Bacacorzo en su disertación sobre "El mar territorial de las 200 millas". Además, se han hecho tantos estudios y comentarios acerca de los alcances de nuestra tesis marítima, los intereses del Perú y la Convención del Mar, que resulta difícil no aburrir al auditorio con la tediosa repetición de discursos ya conocidos.

Por eso me pareció preferible el apartarme de recorrer un camino trillado, y resolví más bien compartir con ustedes las reflexiones que me llevaron, hace ya muchos años, a respaldar una posición distinta de la recién expuesta, porque la estimé -y la sigo considerando- la más razonable y conveniente para el país, tanto entonces como ahora cuando estamos asomándonos a los albores del tercer milenio.

Empezaré por relatar cuál fue, desde el principio, la noción que se tuvo en la Cancillería peruana sobre la naturaleza de nuestra soberanía y jurisdicción marítimas dentro del límite de las 200 millas. Me referiré luego a los derechos e intereses que se instruyó a nuestra Delegación defender en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar. Precisaré hasta qué punto se consiguió resguardarlos en la Con-

---

\* Exposición en el Seminario de Política Internacional "Perú al Tercer Milenio", organizado por la Comisión de Relaciones Exteriores del Ilustre Colegio de Abogados de Lima (12 de noviembre de 1997).

vención de 1982; y finalmente, describiré el procedimiento a seguir para que el Perú pueda ser Parte de ese Tratado, sin modificar los preceptos de su Constitución Política, ni dividir su dominio marítimo en un mar territorial de 12 millas y una zona económica, de allí hasta las 200.

En lo que concierne a la primera cuestión: **¿cuál fue el concepto primigenio sobre la naturaleza de nuestra tesis?**, la circunstancia de haber ingresado a la Cancillería un año antes de que se expidiera el Decreto Supremo 781, del 1º de agosto de 1947, me permite dar testimonio de lo que oí al respecto, y de cómo según las explicaciones del propio Ministro de Relaciones Exteriores, Doctor Enrique García Sayán, quien preparó dicho decreto con sus colaboradores de Torre Tagle, la proclamación de las 200 millas, teniendo en cuenta las razones que se invocaron y los alcances con que fueron establecidas, dio origen a una nueva institución jurídica, diferente de su predecesora, el mar territorial.

Como ustedes saben, el decreto peruano recogió casi fielmente el texto de la declaración que el Presidente de Chile, don Gabriel González Videla, había hecho algunas semanas antes, el 23 de junio de ese mismo año, y que tampoco tuvo la índole de un mar territorial, sino de una zona de conservación y aprovechamiento de recursos naturales, según lo han explicado los juristas chilenos. Es verdad que el Doctor José Luis Bustamante y Rivero, quien suscribió como Presidente del Perú el Decreto Supremo 781, expresó seis años más tarde, en un artículo publicado en Madrid cuando ya sólo era un ciudadano privado, que él tuvo en mente establecer con ese acto un mar territorial de 200 millas.

Sin embargo, el Doctor Bustamante explicó en el mismo artículo que (y cito): “la soberanía peruana sobre las aguas del nuevo mar territorial o faja costera de las doscientas millas en el decreto de 1947 no implica un propósito de apropiación absoluta de esa zona ni la creación de un dominio exclusivo y excluyente sobre ella. Ya el propio decreto se encarga de dejar establecido que sus disposiciones no afectan el derecho de libre navegación de los barcos de todas las naciones. E implícitamente deja entender además -si se aplican rectamente las normas de la hermenéutica jurídica- que los actos de soberanía que el Estado peruano realice sobre la zona estarán limitados a los solos fines de la proclamación, esto es a la protección, conservación y defensa de los recursos naturales allí existentes y, consiguientemente, a la vigilancia y reglamentación de esos intereses económicos nacionales. Lo cual, en definitiva, importa un anuncio del ejercicio de cierto control y de cierta jurisdicción circunscritos a tales fines...”.

A su vez, el Doctor García Sayán, en las Notas sobre la Soberanía Marítima del Perú publicadas en 1955, señaló que la doctrina elaborada entraba con características propias y no necesitaba buscar apoyo en normas de derecho internacional ya existentes. Fuera de esto, de manera más explícita, en una conferencia dictada en Oxford en 1973, expresó que (y cito): “en ningún acto de derecho positivo público se había declarado inequívocamente que el mar territorial del Perú se extiende hasta las 200 millas”, agregando que “esta noción era inadecuada y parecía inconveniente para expresar la naturaleza de una soberanía y jurisdicción exclusiva, relativas a la protección y utilización de los recursos marinos hasta una distancia de 200 millas. De allí que la opinión prevaleciente fuera la de que lo que se había establecido era una institución *sui generis*”.

Por su parte, el Doctor Alberto Ulloa Sotomayor, sin duda el más brillante internacionalista peruano, en su obra de Derecho Internacional Público reeditada en 1957, manifestó que las instituciones concebidas en siglos pasados para amparar los intereses mercantiles o militares de las potencias marítimas deben dar paso en nuestros tiempos a nuevas instituciones, destinadas a asegurar a cada Estado ribereño la disposición de los recursos de sus mares adyacentes para atender las necesidades prioritarias de sus pueblos; y reafirmó que, con ese objeto, se había planteado sustituir el antiguo régimen por nuevos conceptos jurídicos como el de la “soberanía modal”, en cuya virtud el Estado ribereño estaría facultado para ejercer hasta las 200 millas competencias que le asegurasen la explotación de los recursos naturales allí existentes, sin restringir por ello las libertades de comunicación internacional que interesan a todos los Estados.

Aunque esta concordancia de pareceres entre personas de tanta autoridad era suficiente para persuadirme sobre la esencia de nuestra tesis, a ella se sumaron las enseñanzas que recibí de mi jefe inmediato, el Embajador Edwin Letts, y del entonces Ministro Manuel Félix Maúrtua, en la Dirección de Organismos y Conferencias Internacionales, oficina a la que fui destinado; y, al mismo tiempo, de las conversaciones que me tocó sostener con Enrique González Dittoni y Alejandro Deustua Arróspide, más tarde también Embajadores muy ilustres de nuestro Servicio Diplomático, quienes -como asistentes del Canciller García Sayán- intervinieron el primero en la redacción y el segundo en la mecanografía del citado decreto. Todos estos funcionarios, sin excepción, me confirmaron las versiones expuestas, y ya no tuve la menor duda en mi espíritu.

Quienes todavía sostienen lo contrario aducen como principio que los derechos de soberanía y jurisdicción de un Estado sólo pueden ejercerse en el propio

territorio y, como extensión de él, en el mar territorial. Pero esto, que fue verdad en el pasado, ya dejó de serlo actualmente, pues gracias a las reformas promovidas por juristas peruanos y de otros países, hemos logrado obtener el reconocimiento universal del principio que atribuye al Estado ribereño, en una zona complementaria al mar territorial, hasta el límite máximo de 200 millas, tanto derechos de soberanía con respecto al manejo de los recursos naturales, como también jurisdicción para fines conexos que explicaré cuando se trate de describir nuestros intereses.

Dado que la exposición a mi cargo cubre otros temas de los que debo ocuparme, lamento que el tiempo no me alcance para detenerme, como sería mi deseo, sobre los demás conceptos que el Doctor Bacacorzo ha vertido en su interesante disertación; y me ceñiré a enumerar las siguientes consideraciones que permiten el esclarecimiento cabal de este asunto, porque trascienden el ámbito de los simples pareceres y se sustentan en hechos de carácter incontrovertible:

- 1.- el decreto de 1947 no declaró de manera expresa que ampliaba el límite del mar territorial, formalidad indispensable que deben cumplir los Estados en vista de sus implicaciones internacionales;
- 2.- no estableció la soberanía sobre el espacio aéreo suprayacente, que es un elemento inseparable de la institución del mar territorial;
- 3.- tampoco declaró que preservaba el derecho de paso inocente, otro de los elementos tipificantes de aquella institución;
- 4.- por el contrario, manifestó que no afectaba la libertad de navegación de naves de todas las naciones, régimen este que no existe en el mar territorial, sino fuera de él;
- 5.- declaró que establecía una zona de control y protección de las riquezas naturales, actualmente reconocida como zona económica exclusiva del Estado ribereño, mientras el mar territorial es una institución creada con fines de seguridad y defensa militar; y
- 6.- se apoyó como antecedentes justificativos en las declaraciones de Estados Unidos, México, Argentina y Chile, ninguna de las cuales se había referido a la extensión del mar territorial, sino a zonas de naturaleza distinta.

Fuera de esto, cabe tener presente que todos los instrumentos complementarios de la legislación peruana (leyes sobre petróleo, aeronáutica civil, aguas, pesquería, minería, Instituto del Mar, etc.) omitieron referirse al mar territorial y utilizaron en forma deliberada otras expresiones como la de aguas jurisdiccionales. La

ley de la Marina de 1961 que, por iniciativa de un senador, incluyó en forma adjetiva el concepto de mar territorial al referirse a las funciones de la Capitanía de Puertos, fue derogada y sustituida sin esa mención; y la referencia al mar territorial que se introdujo en el Reglamento de la Asamblea Constituyente en 1978, como uno de los lugares donde ella podía reunirse, terminó su vigencia con la de ese reglamento, de naturaleza transitoria y no definitiva.

Si bien la Declaración de Santiago de 1952 aludió al régimen del paso inocente o inofensivo, se aplican también a ella cuatro de los seis elementos antes descritos, que establecen la diferencia con el mar territorial. Además, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú, al contestar en 1954 las notas de los países que habían objetado esa Declaración, dejaron constancia explícita que ella no tenía los caracteres atribuidos por tales países (o sea los del mar territorial), sino que al contrario se inspiraba de modo definido y preciso en la conservación y prudente utilización de los recursos naturales.

En cuanto a los artículos de las Constituciones de 1979 y de 1993, relativos a nuestros dominios marítimo y aéreo, tampoco incluyeron el concepto de mar territorial, ni el del paso inocente, y agregaron que en esos dominios el Perú ejerce su soberanía y jurisdicción sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los tratados ratificados por el Estado. Sobre esto volveremos al final de la exposición.

Paso ahora a la segunda interrogante: ¿Cuáles fueron los derechos e intereses que se instruyó defender a la delegación peruana ante la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar? Ya en 1971, o sea dos años antes del inicio de la Conferencia, la Asamblea General de las Naciones Unidas había encargado a la Comisión de Fondos Marinos que adelantara los trabajos preparatorios, incluyendo la elaboración del temario. A este respecto, a iniciativa nuestra y de otros países de América Latina, se obtuvo que la Tercera Conferencia no se limitara a establecer la anchura máxima del mar territorial, a asegurar el libre tránsito por los estrechos de uso internacional y a reconocer a los Estados ribereños ciertos intereses especiales para la pesca en alta mar, que eran los tres únicos puntos propuestos por las potencias marítimas, sino que examinara las reglas aplicables al conjunto del espacio oceánico, teniendo en cuenta los cambios ocurridos desde las Conferencias de 1958 y 1960. Consecuentemente, el Gobierno peruano hizo desde entonces una evaluación pormenorizada de los intereses marítimos nacionales, vistos con un enfoque integral.

Desde luego, ese análisis confirmó que el primero y más inmediato de nuestros intereses marítimos era obtener el reconocimiento de los derechos de soberanía y jurisdicción del Estado en su mar adyacente y en su lecho y subsuelo, desde la costa hasta el límite de las 200 millas, con el objeto de asegurarle la plena disposición de los recursos naturales que allí existen y de regular otros usos complementarios, como los relativos al establecimiento de instalaciones, el control de la investigación científica y la preservación del medio marino. Al mismo tiempo, quedó en evidencia que, dada nuestra situación geográfica y la importancia de nuestras comunicaciones marítimas y aéreas con los demás países, sin perjuicio de las normas de seguridad, era necesario mantener un régimen liberal para la navegación, el sobrevuelo y el tendido de cables y tuberías submarinos, que todos los Estados respetasen recíprocamente en sus mares.

Ese examen nos permitió advertir asimismo que, si bien los intereses marítimos del Perú comienzan en su zona de 200 millas, no terminan allí sino que se proyectan más allá de ese límite, como consecuencia del proceder de otros Estados, sea con relación a sus propias zonas de jurisdicción nacional, sea en alta mar o en la zona internacional de los fondos marinos. Así, en el primero de esos tres ámbitos, nos interesa que las reglas aplicables por los demás Estados en sus respectivos mares jurisdiccionales no obstaculicen el libre tránsito de las naves que parten de nuestros puertos o se dirigen a ellos, y lo mismos con respecto al sobrevuelo de las aeronaves. En el caso de las especies transfronterizas, o sea de aquellas que, como la anchoveta y la sardina, procediendo del mar peruano ingresan a las zonas de los Estados vecinos, -y a veces a la inversa- nos interesa que estos últimos deban concertar con nosotros medidas de conservación similares; y que igual obligación sea válida para prevenir vertimientos en sus aguas, cuya conducción por las corrientes marinas puedan resultar contaminando las nuestras.

Algo parecido ocurre en la alta mar, es decir más allá de las 200 millas, donde nos importa asegurar que las actividades de otros Estados no afecten nuestros derechos e intereses, sea pescando de manera irrestricta especies transzonales o altamente migratorias, como el jurel, la caballa, la pota, el atún y otras, que migran desde nuestro mar hacia afuera, o viceversa; sea vertiendo sustancias contaminantes que se desplacen en dirección a nuestras costas y ocasionen en ellas efectos perjudiciales.

El tercer espacio exterior al de nuestro dominio marítimo es la zona de los fondos marinos situada fuera de los límites de la jurisdicción nacional, igualmente más allá de las 200 millas, donde se ha detectado la existencia no sólo de muy

vastos yacimientos de nódulos de manganeso (que incluyen níquel, cobre y cobalto), sino también de concentraciones de sulfuros polimetálicos que emergen como chimeneas desde el fondo del mar (y que contienen porcentajes aún más ricos de esos mismos minerales y otros como el hierro, estaño, cinc, oro, plata, plomo, etc.), cuya explotación intensiva, apenas se den las condiciones del mercado, puede tener repercusiones muy graves económicas y sociales para países mineros como el nuestro.

Pues bien, resulta obvio decirlo, como ninguna de las actividades en esos tres ámbitos podían ser reguladas por nuestra legislación nacional, que sólo llega hasta las 200 millas, la delegación del Perú recibió instrucciones de hacer cuanto estuviese a su alcance con el objeto de procurar que la nueva Convención contemplase el establecimiento de normas apropiadas para resguardar nuestros derechos e intereses principales en cada uno de las referidas zonas del océano. Entre esas instrucciones, que fueron elaboradas con el concurso de juristas de diversas tendencias, no se mencionó la de proponer la adopción de mares territoriales de 200 millas, porque -inclusive sus partidarios- reconocieron que sería inviable, debido a dos géneros de consideraciones: de un lado, porque a la luz de las consultas y los debates, la gran mayoría de los países, cualquiera que fuera su grado de desarrollo, eran contrarios a favorecer el establecimiento de mares territoriales tan amplios, que permitiesen a Estados vecinos controlar la navegación y el sobrevuelo, y adoptar medidas unilaterales con respecto a los recursos migratorios, la contaminación y la investigación científica, contra los intereses de las demás naciones; y, del otro lado, porque debido también a factores estratégicos, una propuesta de esa índole tampoco sería aceptada por ninguna de las potencias marítimas, cuya participación era indispensable para obtener una Convención ecuménica, y sin ella prevalecería la ley del más fuerte.

El tenor de las instrucciones impartidas a la Delegación del Perú le permitió obtener, junto a otros países, el apoyo de un número suficiente de Estados costeros para que se instituyera la nueva zona, hasta las 200 millas, con los elementos esenciales previstos; y asimismo, conseguir el respaldo de casi todos los países en desarrollo, tanto ribereños como sin litoral o en situación geográfica desventajosa, tratándose del régimen aplicable a la zona internacional de los fondos marinos. Esa intervención fue constante y muy activa, no sólo en los diversos órganos de la Conferencia, sino también en los grupos de negociación informal que se constituyeron entre las delegaciones más influyentes y que acordaron las fórmulas de compromiso, aprobadas después por el plenario.

Al decir esto, adelantamos la respuesta a la tercera pregunta: ¿hasta qué punto se logró incluir en la Convención disposiciones que nos permitieran preservar nues-

tros derechos e intereses fundamentales? Desde luego, en una Conferencia como aquella, a la que asistían 150 Estados de realidades distintas y de intereses a menudo contrapuestos, era impensable pretender que la Convención resultante se ajustara a la legislación interna o a las conveniencias de algún país en particular. Por definición, un convenio internacional es lo que convienen las naciones participantes, procurando conciliar sus respectivas posiciones. Sin conciliación no hay acuerdo posible, y en su ausencia se benefician los poderosos, los que cuentan con mayores medios para hacer valer su voluntad y no necesitan autolimitarse en provecho de los demás.

Pues bien, a diferencia de lo que había ocurrido con las Convenciones de Ginebra de 1958, todos los comentaristas admiten que las dos innovaciones más importantes de la nueva Convención sobre el Derecho del Mar -la institución de la zona económica exclusiva hasta la distancia de 200 millas, y el régimen para la utilización de los fondos marinos como patrimonio común de la humanidad, bajo el control de una autoridad internacional- fueron gestadas principalmente por países en desarrollo, con los de América Latina a la vanguardia, y entre ellos, en primera fila, el Perú. Sin duda, el reconocimiento al Estado ribereño de derechos de soberanía en la zona económica para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, existentes en el mar, su lecho y subsuelo; y la jurisdicción con respecto al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, la investigación científica y la protección y preservación del medio marino, así como de otros derechos como el de hacer cumplir sus disposiciones legales, apresando y sancionando a los infractores, todo ese reconocimiento, repito, representa la consagración universal de la tesis de las 200 millas, por la que tanto luchó el Perú, con las demás naciones del Pacífico Sur, durante la segunda mitad de este siglo.

En materia de comunicación internacional, el Tratado amparó en la nueva zona las libertades de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinos y de otros usos del mar internacionalmente legítimos, siempre con la condición de que se cumplan las leyes y reglamentos dictados por el país ribereño de conformidad con la Convención, y de que esa zona sea utilizada exclusivamente con fines pacíficos. Asimismo, el Tratado establece la obligación de cooperar entre Estados vecinos para la conservación de los recursos vivos que ahora se denominan transfronterizos, y para preservar el medio marino contra los riesgos de contaminación; disposiciones que también se aplican en alta mar, entre el Estado costero y otros Estados cuyos nacionales pescan especies transzonales y altamente migratorias, o cuyos buques contaminan las aguas del país ribereño.

En cuanto a la zona de los fondos marinos situada fuera de los límites de la jurisdicción nacional, la Convención recogió el principio de que esa zona y sus recursos son patrimonio común de la humanidad, y que su utilización está sujeta a un régimen que excluye reivindicaciones de cualquier Estado, así como a una Autoridad Internacional encargada de organizar y controlar las actividades en beneficio de todos los Estados. A ese efecto dispuso el establecimiento de un sistema de explotación paralelo, según el cual el contratista obtiene la mitad del sitio que denuncia, previo el pago de derechos, y la otra mitad se reserva a la Autoridad para su explotación por una empresa, también internacional, en la que participen los Estados en desarrollo. La Convención previó, además, la distribución equitativa de los beneficios financieros derivados de las actividades en la zona, la promoción de la investigación científica y la transmisión de tecnología, la protección del medio marino, el control de la producción y el otorgamiento de compensaciones u otras medidas de asistencia a los países en desarrollo por los perjuicios económicos que puedan sufrir como consecuencia de la disminución de los precios o de los volúmenes de minerales por ellos exportados. Sin embargo, a resultas de negociaciones en los que nuestro país estuvo ausente por no haber suscrito el Tratado, algunas de aquellas cláusulas han sido parcialmente enmendadas en virtud del Acuerdo sobre Aplicación de la Parte XI de la Convención, que la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó en 1994.

Y así llegamos a la última cuestión: ¿de qué manera puede el Perú ser Parte en el Tratado, sin modificar su Constitución Política ni dividir su dominio marítimo en un mar territorial de 12 millas y una zona económica hasta las 200? Seré breve, porque el tiempo apremia y deseo cumplir mi compromiso de respetarlo.

Debo comenzar explicando que en 1979, después de las exposiciones que funcionarios de la Cancillería hicimos en la Asamblea Constituyente, demostrando que el entonces Proyecto de Convención contenía las disposiciones necesarias para proteger nuestros derechos e intereses marítimos en las diversas zonas del espacio oceánico, y que no existía ningún otro instrumento jurídico que pudiera asegurar esa cobertura global, propusimos la inclusión en la nueva Carta Política de una fórmula que permitiese conciliar los artículos constitucionales con los contenidos en el Tratado, a fin de que el Perú pudiese ser Parte del mismo sin necesidad de modificar su Carta Fundamental.

Consecuentemente, en la Comisión Principal presidida por el Doctor Luis Alberto Sánchez, se eliminó la referencia al mar territorial que algunos constituyentes habían propuesto, y se le sustituyó por la de "dominio marítimo" en vez del

régimen de paso inocente, se consignó el de las libertades de comunicación internacional; y se dispuso que en su dominio marítimo el Perú ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de aquellas libertades, de acuerdo con la ley "y con los convenios internacionales ratificados por la República". Algo similar se dispuso con respecto al espacio aéreo suprayacente.

La Constitución de 1993, previas las consultas del caso, ha seguido el mismo criterio al recoger esos elementos en su artículo 54, con la sola variante de haber incorporado en el párrafo sobre el dominio aéreo, la disposición según la cual la soberanía y jurisdicción se ejercen también sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, salvedad inadvertidamente omitida de la Carta de 1979 y que facilita aún más la adhesión del Perú a la Convención.

Con igual propósito, casi al final de la Conferencia, a propuesta de las delegaciones del Perú y el Ecuador se consiguió incluir en el Tratado el artículo 310, en cuya virtud, al momento de la firma, ratificación o adhesión, cualquier Estado puede hacer una declaración para armonizar su derecho interno con las disposiciones de la Convención, siempre y cuando, naturalmente, ello no tenga por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de tales disposiciones en su aplicación al Estado que hace la declaración.

Así las cosas, el camino está expedito para que nuestro país pueda adherir a la Convención, presentando al momento de hacerlo una declaración escrita en la que deje constancia: primero, que el Perú mantendrá sin cambios el artículo correspondiente de su Constitución y los demás instrumentos de su legislación interna; y, segundo, que los aplicará de manera compatible con las disposiciones pertinentes de la Convención.

Esto significa que el Perú no hará suya la dualidad del mar territorial hasta las 12 millas y la zona económica hasta las 200, sino que conservará la integridad de sus dominios marítimo y aéreo desde la costa hasta las 200 millas; con el entendimiento que al ejercer sus derechos de soberanía y jurisdicción no impondrá restricciones a la navegación y al sobrevuelo de las naves y aeronaves de otras banderas, a partir de las 12 millas, y observará las demás normas que la Convención establece por igual para todos los Estados. Al proceder de esa manera, nuestro país continuará ejerciendo los mismos derechos que hasta ahora, incluidos el de disponer de los recursos pesqueros y mineros en la totalidad de su dominio marítimo; el de vigilar en el mar y desde el aire el cumplimiento de sus leyes y reglamentos; el de apresar, conducir a puerto y sancionar a los infractores; el de prevenir y sancionar también

la violación de sus dispositivos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios; el de regular el establecimiento y uso de instalaciones; el de controlar las actividades de investigación científica; el de tomar medidas para proteger y preservar el medio marino contra los riesgos de contaminación, etc.

Fuera de ello, nuestro país podrá hacer uso de las disposiciones contenidas en la Convención para proteger sus derechos e intereses en los demás espacios marítimos, incluidos los de otros Estados, la alta mar y la zona internacional de los fondos marinos; y podrá también beneficiarse de las diversas formas de cooperación y asistencia que la hoy considerada "Constitución de los Océanos" ha previsto para los Estados Partes con respecto a la investigación científica y a la transferencia de tecnología, las que comprenden, entre muchas otras cosas, el desarrollo de las capacidades institucionales para el estudio y la realización de todo género de actividades en el mar, el acceso a nuevas fuentes de apoyo financiero y la participación en los programas de centros regionales sobre los más variados aspectos de la realidad marina. Se comprende, por lo tanto, a la luz de lo expuesto, por qué urge al Perú ser Parte en la Convención, como ya lo son hasta ahora más de 120 Estados, y entre ellos Argentina, Brasil, Cuba, Chile, México y otros países latinoamericanos, cuyo nacionalismo y conciencia de sus derechos e intereses nadie puede seriamente poner en duda. Lo mismo debe decirse de nosotros, que mal podemos quedarnos en la retaguardia cuando está por iniciarse el siglo XXI.

Y con este pensamiento concluyo, agradeciéndoles muy cordialmente su amable atención.



## *El Capitán de Fragata Guillermo Prunier Prócer de la Independencia del Perú*

ALFIERI Y PEDRO DEVOTO MENDIVIL

### DEDICATORIA

*Va este trabajo dedicado a nuestra madre, GRACIELA MENDIVIL FULLER DE DEVOTO, quien siempre nos inculcó orgullo y respeto a sus antepasados, en especial a la figura legendaria de su bisabuelo Don Guillaume Prunier. Jamás se hubiera imaginado que sus hijos se hubiesen dado la tarea de revivir públicamente la memoria de tan ilustre ancestro. Qué felicidad le hubiera dado leer esta obra sobre la vida de este prócer de nuestra independencia y del cual fluye su sangre en nosotros.*

*De la misma manera a nuestros hijos, para que conociendo la vida del Capitán de Fragata graduado Guillermo Prunier, su cuarto abuelo, sientan el orgullo de descender de un marino francés que abandonó su hogar conyugal para luchar por la Independencia Peruana; amó al Perú intensamente, lo adoptó como su patria, trajo a su esposa y a sus hijas nacidas en Londres para establecerse en el Perú, donde tuvo dos hijos más. Tuvo, a través de sus vástagos, vasta descendencia hasta nuestros días, principalmente en el Perú, Chile y Canadá.*

*Al elaborar este trabajo hemos recordado a nuestro tío, Eduardo Eguren Mendivil, fallecido el 13 de junio de 1956, por haber sido el que recopiló en un folleto lo que hasta esa fecha se había publicado de la vida de nuestro heroico antepasado. Este fue el punto de partida de nuestro trabajo. Agradecemos además a nuestra tía Elvira Castro Mendivil de Alzamora, fallecida el 8 de setiembre de 1929, por habernos dejado en sus apuntes genealógicos, datos familiares sobre los Prunier.*

*Nuestro agradecimiento a la gentil y esmerada colaboración de la Sra. Peti Márquez Portal de Mejía en el presente artículo.*

Van estas páginas encaminadas a quitar el polvo secular que casi ha borrado su nombre, haciendo la historia de sus meritorios servicios, al mismo tiempo que a hacer trasladar sus restos al lugar consagrado a los próceres de la guerra magna.

Con el noble marino que puso su espada y su vida al servicio del Perú, se ha cometido una injusticia, que es general en el país: se le ha condenado al olvido. No existe una calle o plaza que lleve su ilustre nombre, habiendo tantas calles que ostentan nombres de personas con poca o menos figuración nacional.

La memoria del Capitán de Fragata Guillermo Prunier, peruano por adopción, merece ser esclarecida y honrada. Reveló un gran amor al Perú, luchando sin desmayo por su libertad e independencia, y haciendo honor a la tradición de su patria de origen, jamás manchó sus galones ni se doblegó ante la idea de futuras consecuencias.

¿Quién fué Guillermo Prunier y cuáles fueron sus servicios?

Guillermo Prunier nació hacia 1785 en Tancarville, lugar vecino al puerto de Le Havre, provincia de Normandía, departamento del Sena, Francia. Fue hijo legítimo de don Charles Prunier y de doña Catalina Langnezo.

Su familia dejó la patria al devenir de la Revolución Francesa, embarcándose hacia Inglaterra, donde a los 14 años (o 12 según otra fuente), ingresa como guardiamarina en la Real Armada.

Para situarnos en dicha época, cabe mencionar que la República Francesa se estableció el 21 de setiembre de 1792 y con ello el alba de un mundo nuevo y terrible. Como si esto fuera poco, los disturbios provocados en Francia por la aplicación de la Constitución civil del clero y las intrigas que ejercen en el exterior los emigrados, que significan la amenaza de una intervención extranjera en Francia, producen la declaración de guerra a Austria (20 de abril de 1792), punto de partida de una conflagración mundial.

El 2 de febrero de 1793 se produce la formal declaratoria de guerra entre Inglaterra y Francia que habría de durar casi un cuarto de siglo. Ya el 10 de enero de ese año, el Ayuntamiento de Londres ofrece premios de 40 y 20 chelines a los ma-

rineros civiles que se presenten voluntariamente a servir a las naves de Su Majestad. Este, por su parte y casi al mismo tiempo, promete altas primas de enganche a quienes acudan. La lucha de toda Europa contra la nueva Francia duró hasta el 18 de junio de 1815.

En Sudamérica, San Martín estaba altamente interesado en formar una escuadra en el Pacífico, y tenía especial predilección por los marinos ingleses, a los que conoció de cerca a través de su vida en Londres. Es preciso recordar que fue desde Londres de donde partió el argentino ya con su plan de campaña para liberar a Sudamérica del poder de España, en enero de 1812. Un cercano amigo y colaborador londinense de San Martín, el diputado chileno Miguel Zañartu, lleva instrucciones especiales a Río de la Plata para conseguir marinos y buques, por todos los medios a su alcance para la proyectada expedición al Perú.

La actitud que asumen las potencias europeas ante el curso sudamericano es de disimulada tolerancia, especialmente por parte de Inglaterra. Esta nación, respetando sus tratados internacionales, prohíbe severamente a sus súbditos la venta de armas y pertrechos a los insurgentes y alistarse o entrar a servir a las fuerzas militares o buques de guerra hispanoamericanos o de S.M. Católica.

Pacificada Europa y en desarme parcial las flotas de guerra, muchos marinos quedaron a medio sueldo. Aquellos hombres de mar que desde los quince años (o antes) se habían acostumbrado a batallar, vieron en el curso sudamericano una actividad que ofrecía amplios horizontes al espíritu de empresa.

Es en este marco histórico que el Teniente Prunier deja Inglaterra e ingresa a la marina chilena el 17 de abril de 1817, año en que empezó a formarse una escuadra patriótica en Chile y en el que el agente confidencial del Gobierno Chileno en Londres entró en negociaciones con Lord Thomas Cochrane para que fuese a dicho país a organizar la escuadra de la flamante República. El Lord no vaciló en aceptar la propuesta y el 28 de noviembre de 1817 pisaba tierra chilena en Valparaíso. Jorge Martín Guise se incorporó a la Marina de Chile en 1818. Por ende, Guillermo Prunier resulta siendo el más antiguo en la Escuadra Chilena.

No cabe duda que tanto la Independencia americana como la búsqueda de una carrera más gloriosa entusiasmaba a nuestro personaje. De su foja de servicios en la Armada Real sólo sabemos que se retiró con el grado de Teniente Primero, ya que la Armada Chilena lo incorporó con el equivalente a su mismo grado: el de Teniente de Fragata.

Para ese entonces ya había contraído matrimonio en Londres en 1813 con doña Sarah Rose Buchanan, natural de dicho lugar. De esta unión nacieron su hija mayor Catherine el 12 de diciembre de 1814 y Enrique, en 1816, que falleció allí siendo niño.

En la Escuadra Chilena fue inicialmente ayudante de la Capitanía de Valparaíso y agregado a la dotación del navío “San Martín”.

Concurrió a tres campañas entre 1817 y 1819 en las que fueron apresados once buques enemigos, entre ellos las fragatas españolas “Carlota”, “Jerezana”, “Maquena”, “Emprendedora” y “Gaditana”. Con fecha 1º de octubre de 1818, fue premiado con el grado de Alférez de Marina por estas acciones.

Más tarde, en virtud de sus señalados servicios y probado valor fue ascendido por el Director Supremo del Estado de Chile, General don Bernardo O’Higgins, a Capitán de Corbeta y se le confirió el mando del bergantín de guerra “Pueyrredón”. Este barco era notable por haber sido el primero en el que flameara la bandera chilena; era el ex “Aguila” español.

De sus servicios rendidos a la Armada Chilena, don Bernardo O’Higgins expidió el siguiente certificado autógrafo que resalta su patriótica y honrosa conducta:

*“El que suscribe, a solicitud del Capitán de Fragata don Guillermo Prunier, asegura que este individuo fue incorporado en la Marina de Chile, en el tiempo de su Supremo Mando, con el empleo de Teniente de Fragata, y que, en virtud de comportación arreglada, honor, conocimientos aventajados, y una conducta particular que lo hizo distinguirse entre los de su clase, se le confió el mando del bergantín “Pueyrredón”, en el que no sólo hizo varias campañas en las costas de Concepción y el Perú, sino que a más le fueron encargadas por el Gobierno, comisiones importantísimas a la felicidad y seguridad del Estado, que desempeñó por sí solo, cumplidamente; asimismo, es constante que para salir con la Expedición Libertadora se le agració con el empleo de Capitán de Corbeta; como igualmente a su pase al servicio del Perú, se le expidieron las licencias necesarias y buenos informes que merecía, sin que jamás haya sabido, ni oído decir cosa contraria, que detrimento el concepto al cual es acreedor este oficial; a que sobre todas las cualidades que lo distinguen por su desempeño cumplido en la carrera, tiene a más la de un comprometido amador de la causa sagrada de Sur América, y la consiguiente a las autoridades que lo manden; de que tiene el que suscribe datos particulares comprobados; y por los efectos a que quiere dirigirse,*

*firmo la presente en Lima, a 6 de noviembre de 1826. (Firmado) Bernardo O'Higgins".*

La primera campaña de Lord Cochrane contra las costas peruanas fue en enero de 1819. Para ese entonces ya había introducido, en la Escuadra Chilena, las innovaciones que eran del caso, tanto en el servicio como en el armamento y ocupándose, por fin, en la renovación de algunos jefes, entre los que estaba el nombramiento del Teniente Guillermo Prunier, en reemplazo de Vásquez, en el mando del "Pueyrredón", primer buque de guerra de la Escuadra Chilena<sup>1</sup>.

El objetivo principal de la campaña era el bloqueo al Callao para lograr el encierro de las fuerzas navales españolas.

Organizado el servicio de la escuadra despachóse en avanzada a los bergantines "Galvarino", Capitán Spry, "Araucano", Capitán Ransay y "Pueyrredón", Capitán Prunier, para voltejar por las costas del Perú, mientras el resto de la escuadra quedaba aprovisionándose de lo necesario para la campaña.

La escuadra al mando de Lord Cochrane formó con dos divisiones: la primera que zarpó de Valparaíso el 14 de enero de 1819, constaba de cuatro buques: el "San Martín", la "O'Higgins", el "Lautaro", y la "Chacabuco"; la segunda, al mando del Contralmirante Blanco Encalada, quien quedó esperando el regreso de los otros buques para unirse a Cochrane en las aguas del Perú.

El 1° de abril una salva de veintidós cañonazos saludaba la llegada a Huacho del Contralmirante Blanco, con el "Galvarino" y el "Pueyrredón", habiendo quedado el "Araucano" a las inmediatas órdenes del gobierno de Chile, con lo que se completaba la escuadra para esta primera campaña.

Cochrane entonces reorganizaba sus fuerzas haciendo que Blanco pasase al buque "San Martín" y poniendo a sus órdenes al "Lautaro", el "Pueyrredón", y la "Chacabuco" con una fuerza total de 1,000 hombres.

---

<sup>1</sup> El bergantín "Pueyrredón", al mando del Teniente Prunier, fue el primer buque de la flamante armada y fue el otrora bergantín español "Aguila" construido en Sudamérica, de 220 toneladas y con 16 cañones apresado en Valparaíso. Fue bautizado con dicho nombre en honor del director que apoyaba los planes de San Martín, y que fue el Mecenas de las escuadras independientes de América. El "Pueyrredón" fue desmantelado por hallarse del todo inútil para el servicio y su casco se sumergió en Ancón en julio de 1821 cuando formaba parte de la Escuadra Libertadora. Cochrane lo desarmó contra el deseo del gobierno de Chile, se apoderó de la presa que este navío había hecho recientemente, a pesar de las órdenes que tenía y los reclamos hechos por el Capitán Prunier.

Próxima a terminarse la provisión de la escuadra en Huacho, supo el Vicealmirante Cochrane que por uno de los puertos más al norte trataban de embarcar los enemigos una gran cantidad de dinero y de barras de plata, lo cual lo decidió a zarpar el 4 de abril con la "O'Higgins", y el "Galvarino", quedando allí Blanco, cuya insignia enarbolaba el "San Martín", para marchar en seguida con los demás buques a reforzar el bloqueo del Callao.

Al anochecer del 8 de mayo, Cochrane hizo desembarcar en Supe un destacamento de infantería a órdenes del mayor Miller, quien a la mañana siguiente fue sorprendido en una emboscada y cuatro días después llegaron nuevas fuerzas realistas, las cuales no pudieron impedir que Miller se retirase tranquilamente a la escuadra.

Desde este puerto resolvió Cochrane dar por concluida la campaña, pasando a relevar algunas de las naves que sostenían el bloqueo del Callao para dirigirse con las restantes a Chile. Grande fue su sorpresa al no encontrar a los buques bloqueadores en el fondeadero de San Lorenzo, lo cual lo obligó a volver infructuosamente a Huacho y puertos contiguos, haciéndose por fin a la vela con rumbo a Valparaíso, en donde fondeó el 17 de junio, después de cinco meses de ausencia.

Aquí se encontraba el Contralmirante Blanco con los buques de la división bloqueadora del Callao.

Había sucedido que viéndose escaso de víveres, tuvo que abandonar el fondeadero el 8 de mayo, de acuerdo con los comandantes de los buques, para obtener algunas provisiones en los puertos intermedios, pero como se encontraban éstos fuertemente guarnecidos, halló más conveniente navegar a Valparaíso.

Desde la llegada de la escuadra no omitía diligencia el gobierno para alistar una segunda expedición naval al Perú. Estando ya todo listo el 10 de setiembre, despachóse al bergantín "Pueyrredón", Comandante Prunier, y a la goleta "Montezuma", Comandante Casey, para visitar los puertos del sur; y dos días después, o sea el 12 de setiembre de 1819, el Almirante Cochrane inicia la segunda correría hacia el Perú con la fragata "O'Higgins", que hacía de Almirante; el navío "San Martín", Comandante el Capitán de Navío Wilkinson, en el cual iba el Contralmirante Blanco; la fragata "Lautaro", Comandante el Capitán de Navío Guise; la fragata "Independencia", Comandante el Capitán Forster; el bergantín "Galvarino", Comandante el Capitán de Corbeta Spry; el bergantín "Araucano", Comandante el Capitán de Corbeta Tomás S. Crosbie; y las fragatas apresadas "Victoria" y "Jerezana" en calidad de transportes y destinadas para brulotes.

Habiendo hecho escala la expedición en el puerto de Coquimbo, con el objeto de embarcar como cien hombres de tropa, llegó al fondeadero de San Lorenzo el 28 de setiembre, juntamente con el bergantín “Pueyrredón” que navegó desde los puertos del sur de Chile para incorporarse a la escuadra.

Cochrane, a su llegada al Callao el 30 de setiembre de 1819, envía al Virrey una comunicación retándolo a un “juicio de Dios” medieval. Le propone que nombre una fuerza armada que se mida con otra patriota de igual calidad y número, y que el resultado de ese duelo decida la suerte de los demás buques y de la población del Callao. El Virrey Pezuela responde que tal desafío carece de calidad ejemplar y que “no más correspondencia”.

Al no habersele aceptado su propuesta, el Almirante hace los preparativos necesarios para atacar la plaza con cohetes y brulotes. El 1º de octubre, mandó a manera de amenaza, un simple reconocimiento que, juntamente, serviría a las unidades de la flota para aguzarse en la realización del plan, con un ensayo previo de operaciones, puestos y roles. Los buques “Galvarino”, “Pueyrredón” y “Araucano” entraron en la bahía, provocando y recibiendo “un fuego mortífero de las baterías de tierra”, para probar el poder y la eficacia de sus cohetes, de los que, en esa noche misma, “dio malos informes”.

El ataque formal se llevó a cabo el 3 de octubre. Ese día se hizo doble acometida: la primera, en la tarde, con una flotilla de botes comandada por Guise; y la segunda, consumada de noche, con toda precaución y seriedad entrando en acción la escuadra entera, con el mismo Lord. En el seno de las sombras tres buques perdiéronse fantasmagóricamente, arrastrando, como caudas, sendos calabotes, a que atábanse otras tantas embarcaciones menores cargadas de cohetes. Iban en línea y en el siguiente orden: a vanguardia, el “Galvarino”, Comandante Spry, remolcando la balsa-mortero de Guillermo Miller; seguidamente el “Pueyrredón”, Comandante Prunier, con un tesoro de bombas y repuestos, y su respectivo remolque, repleto de cohetes, a las órdenes del bravo y experto Capitán Hind; y, en fin, el “Araucano”, Comandante Crosby, encargado de remolcar la lancha del Teniente Coronel, J. Charles, autor primordial de esa pretensa catástrofe bélica.

El Ministerio de Marina en el oficio, sobre la misma batalla, que transcribimos a continuación se refiere a la conducta de Prunier, calificándolo de gallardo. El oficio dice así:

*“Fragata Almirante “O’Higgins”, bahía del Callao a 6 de octubre de 1819*

Señor:

*En la noche del tres se desenvergaron la velas de los buques de guerra enemigos, sin duda con la intención de engañarnos, pues luego que oscureció el 4 volvieron a envergar, pero estando nuestros botes sobre la orilla oriental se alarmaron los enemigos, y desistieron de su intento, que probablemente era escaparse. Todo indicaba sus deseos de fugar si los cohetes ponían en peligro su seguridad o si incendiaban los buques mercantes que estaban reunidos a barlovento de su línea de defensa, formada de la "Venganza", "Sebastiana", "Esmeralda", "Resolución", "Cleopatra", "Trujillana", "Pezuela" y "Maipú". La "Resolución" y la "Cleopatra", como también los castillos, nos han tirado continuamente con bala roja, siguiendo el consejo del Arzobispado de Lima.*

*Estando completos los nuevos preparativos, ayer por la tarde, ordené que los bergantines de guerra condujesen a su posición las balas de los cohetes y morteros, y que el brulote de explosión mandado por el Teniente Murgell procediese a su destino, luego que empezasen a disparar los cohetes a cuyo tiempo se dirigió en línea la Escuadra hacia la orilla occidental con la mira de impedir el escape de los enemigos.*

*Apenas habían avanzado los bergantines hasta ponerse a tiro de las baterías y buques enemigos, cuando comenzaron sobre nosotros un fuego muy vivo que se aumentó infinito, luego que se aproximó el brulote "Victoria". Estando ya éste dentro del alcance de la metralla de las baterías, y cerca de la cadena que circunvala los buques enemigos y entrándole el agua a torrentes por la bodega, encendió el Teniente Murgell un lanzafuego quebrado por estar todas las guías despedazadas por las balas, y a los 10 minutos se verificó la explosión, que habría aniquilado a la fuerza naval del Callao, si hubiese habido más viento para que pasase el brulote con velocidad por las baterías.*

*Aguardando el éxito del brulote "Victoria", había retenido la "Jerezana", pero faltando viento y quedándose en calma creí infructuoso hacer nueva tentativa; confirmándome más en mi opinión al ver que los cohetes no tuvieron mejor éxito esta noche, que en la del primer día. La causa de esto me es ya demasiado palpable, aquellos que revientan, faltan en razón de la mala o apurada obra en la soldadura de los tubos o cilindros; y los otros, porque se rompen la cola que desgraciadamente se les echó de una manera nudosa y quebradiza.*

*Me es forzoso manifestar a V.E. mi pesar por estas desgraciadas circunstancias, agravadas por las calmas que reinan constantemente en el Callao.*

*He determinado obrar de otro modo, que espero producirá más ventaja. Los Capitanes Spry y Crosby y el Teniente Prunier, comandantes de los bergantines "Galvarino", "Araucano" y "Pueyrredón", se han portado del modo más gallardo. Las averías que recibieron estos buques en los palos fueron de poca consideración y ya están reparadas.*

*El Teniente Murgell y dos marineros que lo acompañaron en la "Victoria" merecen por su valor un premio. El celo y la cooperación del Almirante Blanco son dignos de todo elogio. Los capitanes, oficiales, marine-ría, artillería y tropa de marinería, se han portado todos con la mayor distinción.*

*Tengo la honra de asegurar a V.E. que soy con la más alta consideración su atento y seguro servidor.— Cochrane — Al señor Ministro de Marina del Estado de Chile, Coronel don José Ignacio Zenteno".*

El 8 de noviembre, al mes cabal de su partida, Cochrane ancló en el fondeadero de San Lorenzo. Al anochecer, avistóse una fragata que trataba de cubrirse con los fuegos de los castillos, la cual fue perseguida a toda vela por la "O'Higgins" hasta donde lo permitió la oscuridad de la noche; al regresar el buque almirante, apresó un bote que a toda fuerza de remos se dirigía al Callao, apareciendo en esos momentos otra vez a la vista la nave perseguida, que no era otra que la fragata "Prueba"<sup>2</sup> procedente del apostadero de Guayaquil.

Propúsose entonces ir a atacarle, a su mismo puerto de refugio, pero antes quiso ensayar un ardid para hacer salir a las fragatas que mantenían aferradas anclas en el surgidero del Callao. Al efecto hizo pintar y disponer al "Pueyrredón" como buque español y mandólo cruzar a toda vela a la vista de la Armada Realista. En su seguimiento despachó al "Araucano", el cual disparádoles sin cesar, ya casi le daba alcance.

---

2 A mediados de año había zarpado de Cádiz una expedición al mando del brigadier don Rosendo Porlier, compuesta de los navíos "San Telmo" y "Alejandro I", y la fragata "Prueba" de 44 cañones. En la travesía el "Alejandro I" comenzó a hacer tanta agua que fue menester hacerlo devolver a Cádiz. Del "San Telmo", jamás se supo de él, presumiéndose que un fuerte temporal lo sepultara en las aguas del Cabo de Hornos, de manera que solamente la fragata "Prueba", mandada por el Capitán de Navío don Melitón Pérez del Camino había llegado al Pacífico, yendo a fondear en el río Guayaquil.

Este juego naval no produjo el resultado que se había prometido Cochrane; los dos buques, el perseguido y el perseguidor, tuvieron que perderse de vista a fin de descubrir su disfraz, pues las naves españolas, sea que calculasen el ardid, sea que prefirieron dejar perder una antes que perderse todas, no se movieron del fondeadero por más que el “Pueyrredón”, en su fuga, hiciera tremolar larga bandera real.

Luego de la infructuosa entrada al Callao, del fracaso de su ardid y decepcionado con una epidemia a bordo, el Almirante ha decidido navegar al norte, para dar con la fragata “Prueba”, por eso abandona el bloqueo, deja en Paita a los buques más atacados por la peste, la “Independencia” y el “San Martín”, acompañados por la “Jerezana” para que sirva de hospital y el “Araucano”, él pone proa a Guayaquil con la “O’Higgins”, la “Lautaro”, el “Galvarino” y el “Pueyrredón”, ordenando al Almirante Blanco Encalada que regrese a Chile cuando la condición de la epidemia lo permita. El 21 de noviembre se hicieron a la vela con rumbo a Valparaíso.

A su llegada a Guayaquil (27 de noviembre de 1819) Guise con la “Lautaro” se queda cruzando en observación. El “Galvarino” y el “Pueyrredón” van a Puná con la “O’Higgins”, al mando del Almirante, apresando a la “Aguila” y la “Begoña”, fragatas mercantes armadas en guerra, con 18 y 20 cañones respectivamente y tripuladas cada una con 100 hombres, que estaban anclados en el fondeadero de la isla de Puná.

Súpose por los tripulantes de estas naves que la “Prueba”, aligerada de sus cañones, había remontado el río y se encontraba en el fondeadero de Guayaquil bajo la protección de las baterías del puerto.

Viendo el Vicealmirante que, por lo peligroso de la navegación, no le era posible subir el río con ninguno de sus buques, ni que era prudente ir a atacar a la fragata enemiga con las fuerzas sutiles de la escuadra, resolvió permanecer en observación en el fondeadero de Puná.

Disgustado Cochrane por la inacción de la estadía que daba margen a muchas hablillas en las tripulaciones, sobre el éxito nada lisonjero que hasta entonces había tenido la expedición, resolvió regresar a Chile.

El 19 de diciembre Cochrane ordena a Guise que zarpe a Valparaíso convoyando las presas al Comandante del “Pueyrredón” y que permanezca dos meses cruzando la boca del río y al del “Galvarino” que haga lo mismo entre Santa Clara y Guambacho, ambos buques al acecho de la “Prueba”. Con esto terminó la segunda campaña al Perú.



En uno de estos buques de la Expedición Libertadora, llegó el Capitán de Fragata Guillermo Prunier.

A las cuatro de la tarde del 21 de agosto de 1820, por fin se hace a la mar la Escuadra Emancipadora compuesta por los siguientes buques de guerra, convoyando catorce transportes que llevan 4,500 soldados y once lanchas cañoneras:

<i>NAVE</i>	<i>COMANDANTE</i>	<i>CAÑONES</i>	<i>HOMBRES</i>
"O'Higgins"	Lord Cochrane	48	300
"Independencia"	Capt. Forster	26	200
"Lautaro"	Capt. Guise	36	300
"San Martín"	Capt. Wilkinson	60	450
"Galvarino"	Capt. Spry	18	120
"Araucano"	Capt. Carter	16	100
"Pueyrredón"	Teniente Prunier	16	60
"Montezuma"	Teniente Young	10	60

El "Pueyrredón" salió antes que la Expedición, conduciendo desterrados políticos a la costa del Chocó, y de regreso se unió a la Escuadra.

Teniendo abordado al General San Martín y 4,000 tropas que embarcaron el día anterior: 20 de agosto de 1820. El día 25 de agosto, 1,000 soldados más fueron recibidos abordado en Coquimbo.

Contribuyó el Teniente Prunier a proteger con su buque el desembarco efectuado en la bahía de Paracas, desde el 7 de setiembre a las 6 de la tarde hasta el día 12 de setiembre que termina.

El 8 de octubre sostuvo los derechos del Perú en la transformación política de la provincia de Guayaquil.

Del 23 al 25 de octubre se efectúa el reembarco de la Expedición y el 26 de octubre sale con rumbo al Norte. El 29 de octubre por la mañana están frente al Callao para empezar el sitio. El 30 de octubre, San Martín continúa con el ejército rumbo a Ancón. Es la época del bloqueo, del movimiento de la escuadra por las diversas bahías cercanas al Callao, es la época de la estrategia de campamentos y de propaganda de un clima psicológico determinado en contorno a Lima.

Durante el sitio del Callao fue edecán del Comandante General de Artillería del Ejército Libertador, General Guillermo Miller y participó antes en los ataques dirigidos contra las naves españolas surtas en el Callao verificados con brulotes, cohetes y bombas, y condujo las balsas que contenían dichos pertrechos de guerra al costado de los buques enemigos.

En las Memorias del General Francisco Vidal, se recuerda el bloqueo del Callao por Cochrane y el proyecto que concibió de lanzar un brulote contra las naves españolas, que de haber triunfado, hubiera constituido un rudo golpe contra el poder realista. Cochrane da el nombre que puso a este brulote -en su mencionado parte- y fue el de "Victoria". Los nombres del Teniente Murguell, Lozán, Spry, Crosby, Prunier, Vidal, del Almirante Blanco y de otros valientes, merecieron, a pesar del fracaso, que el glorioso marino inglés los considerara dignos de ser condecorados con el mayor elogio.

El 5 de noviembre de 1820, a órdenes del Capitán de Navío Guise, comandó el "Pueyrredón", uno de los catorce botes que capturaron y tomaron al abordaje a la "Esmeralda", bajo los fuegos de las fortalezas del Callao. La "Esmeralda" construida en 1791 con 40 cañones y 300 de los mejores hombres abordo, era el objeto principal de la expedición, fue luego bautizada con el nombre de "Valdivia" y quedó al mando de Guise.

San Martín le dice a Torre Tagle: *"La toma de la fragata "Esmeralda", bajo las baterías del Callao, ha decidido de tal modo la balanza marítima a mi favor, que no queda el menor obstáculo para la realización de mis planes"*.

El año 1820 es capital en la historia marítima y en la historia general del Perú. No sólo es el tiempo del desembarco de San Martín en Paracas, es la época de la expresión externa del ánimo por la libertad, son los días en que Guayaquil, Trujillo, Lambayeque, Piura, dicen su voz por el rompimiento con España, es la hora de la captura de la "Esmeralda", es la época en que se establece el claro dominio de las fuerzas patriotas en el mar.

Colaboró en la captura de la fragata española "La Peruana" armada con diez cañones.

Uno de los temas más cautivantes de la Expedición Libertadora es el conjunto humano embarcado en los buques de guerra y en los transportes. Puede establecerse un diverso origen y una diversa vocación. Entre Estos hombres se encuentra el francés Guillermo Prunier, quien se vincula intensamente con el Perú en los años de la guerra <sup>3</sup>.

---

3 Historia Marítima del Perú, Tomo V, volumen 1, La Independencia 1790 a 1826.

*RELACION DE LA ESCUADRA CHILENA EMPLEADA EN EL BLOQUEO DE CALLAO  
AL 22 DE FEBRERO DE 1821*

<i>NAVE</i>	<i>CAÑONES</i>	<i>COMANDANTE</i>
"O'Higgins" - Fragata	56	Lord Cochrane - Capt. Crosby
"San Martín" - Navío	60	Capt. Wilkinson
"Valdivia"	40	Capt. M. J. Guise
"Independencia" - Fragata	26	Capt. Forster
"Galvarino" - Bergantín	18	Capt. Spry
"Araucano" - Bergantín	16	Capt. Carter
"Pueyrredón" - Bergantín	16	Capt. Prunier
"Potrillo" - Bergantín	7	Capt. Cobbett
"Montezuma" - Goleta	5	Capt. Young

Ocupada Lima por las fuerzas patriotas desde julio de 1821, la presencia de efectivos realistas en la fortaleza del Callao es una grave limitación, no sólo para los efectos del tránsito y para el movimiento comercial, sino desde el punto de vista de la seguridad militar.

Cuando la capital fue ocupada, encargóse de los intereses del estado en Chorrillos; y durante el sitio del Callao actuó como edecán del Coronel Guillermo Miller, comandante de la artillería del Ejército Libertador.

Se halló en la noche del 14 de julio de 1821 en el ataque, destrucción y apresamiento de los buques enemigos, fragatas: "San Fernando", "Milagro", y "Resolución" y otros buques menores.

Por comisión del Almirante, situóse entre Huaura y el Callao para asegurar la comunicación con los patriotas de Lima, observar los movimientos de los realistas, y favorecer la concurrencia de voluntarios hacia el cuartel general.

San Martín no regatea elogios a lo que la Emancipación del Perú le debe a la Marina. *"Me es muy lisonjero declarar a U. (Monteagudo) que a la cooperación de las fuerzas navales ha debido el Perú mucha parte de su libertad"*.

El General San Martín estaba organizando entonces la Marina del Perú; don Manuel Blanco Encalada, chileno, era el Almirante de ella, y el señor Prunier (francés), su capitán de pabellón. Abre las puertas a los extranjeros que desean incorpo-

rarse a nuestras filas, reconociéndoles oficialmente los grados con que han llegado al Perú; y prometiendo el abono de por vida, de una pensión igual a la mitad de toda su paga.

Para el Almirante Cochrane y para el Gobierno del Perú queda ahora el paso de esos hombres al servicio del Perú o la continuación en la escuadra al mando de Cochrane. De otro lado, el Gobierno peruano ofrece respetar la graduación de los que sirven a la escuadra y el doble de paga en comparación con los de Chile.

Entre los oficiales que se incorporan a la Marina del Perú al lado de Guise, quien se vincula de manera orgánica con nuestra Escuadra de Guerra y con el futuro de la República, debe citarse a Roberto Forster, Capitán de Navío, al Capitán de Fragata Juan Spry, al Capitán de Corbeta Juan Esmond, a los Tenientes Prunier, Young, Robinson, Freeman, Price, Homand, Robertson, Bell, Gull, Reeding, Wickham.

La capitulación de la plaza del Callao la firman el 19 de setiembre de 1821 a las 8.30 p.m. Esto significó una inmensa ganancia para la Marina pues era la base naval más formidable de América. Con ella se proveyeron algunos mandos en tierra: la Comandancia General de Marina cedió a Guise; el Comandante del Arsenal fue don Manuel Loro; la Capitanía del Callao se confió a don Guillermo Prunier y Comisario de Marina fue nombrado don Salvador Soyer. Todos, menos Loro, provenían de la Escuadra Chilena.

El 22 de setiembre de 1821, el Teniente Prunier fue llamado al Cuartel General por el Protector don José de San Martín, quien le expidió despachos de oficial peruano, concedidos, en su misma clase, concediéndole la antigüedad de sus servicios, circunstancias que le valieron la gloria de ser el primer oficial peruano. Acto continuo, como ya se mencionó, fue nombrado **primer Capitán del puerto del Callao**, sin duda, el puerto más importante del Pacífico Sur durante los tres siglos coloniales.

El 24 de setiembre de 1821 suscribe, como Capitán del Puerto, una lista de “buques que han fondeado en la bahía del Callao”, según aparece en el N° 25 en la **Gaceta del Gobierno**, fechada el miércoles 3 de octubre de 1821.

En correspondencia del Ministerio de Guerra y Marina se informa que el 18 de octubre de 1821 SE (el General San Martín) quiere que el Capitán de Corbeta don Guillermo Prunier, tome el mando del bergantín “Balcarce” (ex “Pezuela”) de 18 cañones.

El 23 de octubre de 1821 se le otorgó licencia por dos meses para recuperar su salud, por lo que S.E. el Protector del Perú, resolvió mande el bergantín "Balcarce", el de la misma clase, don Juan Esmond, encargado de la "Montezuma" y al Capitán de Fragata Juan Spry la Capitanía del Puerto del Callao.

En un oficio del Ayuntamiento del 21 de noviembre de 1821 dirigido a Monteagudo se proponía distribuir quinientos mil pesos entre los jefes principales del Ejército Unido Libertador del Perú aplicando a este objeto las fincas del Estado. Y, no debiendo olvidar a los señores oficiales y soldados que continúan en el servicio, propone igualmente se les distribuyan tierras vacantes en las provincias que vayan recobrando su libertad e incorporándose en el Estado.

El Ministro Monteagudo el 26 del mismo mes contestó en un oficio que S.E. el Protector ha aprobado las propuestas pidiendo se remita a V.S.I. la razón de las fincas suficientes para completar el valor de quinientos mil pesos, libres de todo gravámen, quedando responsable el gobierno por cualquiera carga o imposición que tengan; y también se acompañara entonces la lista de los jefes entre quienes deben distribuirse.

No eran de justicia, ni siquiera de equidad, sino de pura liberalidad fastuosa, los sentimientos a que se alude en la nota precedente.

Fueron veinte los favorecidos dos de la nueva marina nacional, a saber, los Capitanes de Navío Martín Jorge Guise y Robert Forster y dieciocho jefes del ejército o altos funcionarios públicos.

Viéronse excluidos, sin causa plausible, algunos Tenientes Coroneles con mando efectivo de cuerpo, y por supuesto los peruanos todos, como Gamarra; no pocos funcionarios; y algunos de los marinos con mando de buques de guerra, partícipes de las proezas de Cochrane, y que, apartados de éste, habían ingresado en el servicio del Perú; v. gr.: Spry, Esmond, Prunier, Carter, etc.

Según confiesa Mitre, la dádiva que entonces era una fortuna, cuando el dinero tenía doble valor, fue causa de rivalidades y resentimientos.

Una vez creada la institución, en noviembre 1821, se organizó una División Naval de Operaciones que se puso al mando del Almirante chileno Manuel Blanco Encalada y que estuvo compuesto en principio por:

- Corbeta "Limeña"

- Bergantín “Belgrano”
- Bergantín “Balcarce”

El 13 de diciembre de 1821, el Director General de Marina, don Luis de la Cruz, remite unos apuntes del Capitán de Corbeta, don Guillermo Prunier, para la organización de la Capitanía del Puerto del Callao.

A fines de 1821 salió la División Naval de Operaciones a realizar lo que se denominó la primera campaña de Intermedios con el fin de proteger a los soldados patriotas que se dirigían a enfrentarse en el sur del país con las fuerza realistas.

El 8 de diciembre dejó la Capitanía del Puerto del Callao para tomar el mando de la corbeta “Limeña” (ex “Thais”), en reemplazo del Capitán Carter, quien se resiste a mandar dicho buque mientras no se le dé la condecoración de Capitán de Fragata, por lo que es ordenado dejar el mando y regresar a Chile. La “Limeña”, cuyo nuevo nombre se le dio como recuerdo de los servicios prestados por los patriotas de la capital, fue el primer buque de guerra de la nueva Escuadra que saludó al Pacífico con el estandarte Peruano.

Con la “Limeña”, por comisión del Almirante, fue a bloquear como Comandante en Jefe, los puertos intermedios (situóse entre Huaura y el Callao), para asegurar la comunicación con los patriotas de Lima, observar los movimientos de los realistas, y favorecer la concurrencia de voluntarios hacia el Cuartel General, mientras Miller hostigaba a los realistas entre Arica y Moquegua.

Fue encargado de este bloqueo por el mismo General San Martín con la orden de situarse con los buques de su mando entre los puertos y caletas entre la capital y el Cuartel General Libertador, con los objetivos siguientes:

- Primero.— Observar los movimientos del enemigo
- Segundo.— Asegurar la comunicación con los patriotas de Lima que se hallaban en inteligencia con el Ejército Patriota.
- Tercero.— Estimular la emigración y proteger a los emigrados, en cuyo número se hallaban los más decididos patriotas.
- Cuarto.— Introducir proclamas y otros impresos en la capital y demás pueblos cuyo servicio lo desempeñó personalmente y con éxito.

Durante este período apresó a la fragata española “La Prueba”, armada en guerra con 44 cañones, lo que verificó al abordaje con dos botes y 27 hombres del buque de su mando. Esta fragata fue agregada a la creciente Armada Nacional con el nombre de “Protectora” y luego “Presidente”, lo mismo que el bergantín “Europa”, que fue dedicado al transporte. Al día siguiente, con parte de la tripulación y la guarnición, desembarcó y desalojó a las fuerzas enemigas y tomó posesión de Arica.

Comandó el bergantín “Progreso” durante la II Expedición a Intermedios. Al ancla, esperó en Ilo, al General Andrés de Santa Cruz y lo condujo hacia el norte; por ello fue considerado más tarde como adicto a Riva Agüero, y por disposición de Bolívar, hubo de salir al destierro en 1825.

Por Decreto Protectoral de 8 de octubre de 1821 se había creado la Institución de la Orden del Sol. El entonces Capitán de Corbeta, don Guillermo Prunier, fue nombrado por S.E. el General San Martín, como “Asociado” con pensión de por vida de esta Benemérita Orden, según aparece publicado en el **Suplemento de la Gaceta del Gobierno N° 45**, al lado de Santa Cruz, Vidal, Rodríguez de Mendoza, Mariátegui, el Conde de la Vega del Ren y otros ilustres asociados fundadores.

Asociados eran todos los ciudadanos, de cualquier clase o fuero, que se hubiesen hecho antes, o después hiciéranse acreedores al aprecio público, en un grado menos eminente que los fundadores y beneméritos a juicio del Gran Consejo. Serían atendidos en los ascensos de su respectiva carrera; y veinte de los más antiguos entre ellos gozarían de una pensión anual de doscientos pesos. Su condecoración sería una medalla exactamente igual a la de los beneméritos, pero de plata, pendiente de una cinta blanca al lado izquierdo del pecho.

El 22 de enero de 1822 fue ascendido a Capitán de Fragata, según consta en la correspondencia oficial remitida en el año 1822 por el señor Ministro de Guerra y Marina a la Dirección General de Marina bajo el N° 457 del 13 de junio de 1822, que dice textualmente:

*“Señor: Acompaño a VSI el despacho de Capitán de Fragata graduado que S.E. el Supremo Delegado ha tenido a bien mandar expedir a favor del Capitán de Corbeta don Guillermo Prunier.—Tengo el honor, etc. Tomás Guido.—Señor Director General de Marina Dn. Luis de la Cruz”.*

En abril de 1822, fue nombrado Comandante de la fragata “Protector”.

En la **Guía de Forasteros de Lima** para el año 1822, figura el Capitán de Fragata graduado don Guillermo Prunier, como Comandante del bergantín “Belgrano” de 17 cañones y 60 tripulantes.

El 29 de agosto de 1822, el Protector del Perú, Generalísimo don José de San Martín comunicó a Bolívar que había convocado para el 20 de setiembre de 1822 el primer Congreso del Perú, y que al día siguiente de su instalación, se embarcaría para Chile, convencido de que su presencia es el solo obstáculo que le impedía a Bolívar venir al Perú. Una vez instalado dicho Congreso, don José de San Martín, momentos después de la siete de la noche, llamó a uno de sus asistentes, que partió veloz, camino al Callao, llevando un pliego. Era ésta la orden, impartida al Comandante del “Belgrano”, por conducto del Director General de Marina, General Cruz, de hacer que este buque se constituyera inmediatamente en Ancón, en donde debería esperar a un alto funcionario, que esa misma noche iba a embarcarse en secreto con rumbo Sur. Poco después de las diez de la noche, el Capitán Guillermo Prunier, Comandante del bergantín “Belgrano” (antes “Guerrero”), recibió a bordo de éste al ilustre viajero, a quien, conforme a sus órdenes, aguardaba, atracada a la orilla, la embarcación correspondiente. Al rayar la aurora del 21 de setiembre de 1822, el “Belgrano” levó anclas y abandonó el fondeadero con rumbo a Valparaíso. Sin embargo, debido a la leve y variable ventolina, impotente para inflar las velas, paralizó toda marcha, obligando al buque a retomar la rada de Ancón, donde hubo de esperar hasta el día 23 de setiembre, en que mejoraron las condiciones climáticas. Después de diecinueve días, San Martín desembarcó en Valparaíso el 12 de octubre.

En 1823 y 1824 expedicionó con los Generales Santa Cruz y Alvarado.

El 6 de marzo de 1823, Guise es nombrado Vicealmirante y Jefe de la Escuadra. Su Escuadra la componía el “Protector”, la “Limeña”, el “Congreso”, “Macedonia” y “Castelli”, al mando de los Comandantes Biset Adison, García del Postigo, Prunier, Iladoy y Gordon Robertson.

Con todos estos buques zarpó el Vicealmirante a campaña y el 7 de junio de 1823, se inició la lucha con el sangriento asalto a Arica donde la Escuadra estableció su base de operaciones.

En el Tomo V, volumen 1 de la **Historia Marítima del Perú**, página 577, se menciona que:

“Existe una lección aleccionadora referente al Capitán de Fragata don Guillermo

Prunier y que se presenta en 1823. Es el caso, lo presenta Guise, que el dicho Capitán de Fragata Prunier, Comandante de la corbeta "Limeña", pasa arrestado por manifestar: ¿No sería acaso consecuencia del resentimiento de haber sido injustamente excluido de la distribución de los quinientos mil pesos repartidos en 1822?"

*"...en presencia de varios Oficiales que se hallaban en mi mesa, que el Gbno. lo había engañado, y que se aprovecharía de la primera ocasión de pagarse de todos los perjuicios y pérdidas que había sufrido en el Servicio de la Marina.— Por ese motivo he tenido a bien el despojarlo del mando de dicha corbeta y nombrar a Dn. Ricardo Person Capitán de Corbeta y 2º en esta Fragata; pues un Oficial que no tiene embarazo para producirse en mi presencia en estos términos es indigno de obtener un mando de esta clase, pues los intereses del Estado no estarían seguros".*

Este incidente indudablemente debe haber sido consecuencia de la situación caótica en que se encontraba la Marina en los años 1823 y 1824 ya que vemos que en 1828, el mismo Guise, recién absuelto del proceso que se le siguió, lo designó como uno de los principales Oficiales que desea tener a sus órdenes, reiterándole así su confianza.

En realidad, a lo largo de toda la primera mitad de 1824, la Escuadra de Guise atravesó serios problemas, uno muy grave era el de los atrasos en el pago de los sueldos de los Oficiales y tripulantes, lo cual generaba, en ocasiones, un ambiente de tensión, sobre todo teniendo en cuenta que muchos de esos hombres eran mercenarios.

Debemos recordar que el año 1824 puede calificarse de terrible. Riñas entre Bolívar, sus servidores y Guise, impotencia de la Escuadra de éste, pérdida de la Base Naval del Callao y formación de un formidable alarde marítimo hispánico. De todo aquello se resintió la acción de la Marina peruana que fue poco ofensiva debido a su estado de abandono.

Los sueldos eran pagados con imponderables atrasos de hasta un año; faltaron a veces los víveres y hasta el agua y eran irrisorios los arbitrios a que en muchas ocasiones recurrieron los jefes patriotas para mejorar este clamoroso estado.

Esto dio lugar a espectáculos bochornosos, en los precisos albores de la Marina Nacional, como las repetidas sublevaciones y sustracciones de buques en los momentos más apremiantes.

El Libertador Bolívar nunca sintió devoción por Guise; en cuanto a la Escuadra, fue siempre para él un mal necesario. El 9 de enero de 1825, le escribió a Paz del Castillo indicándole que siente mucho las exigencias del señor Guise y que la Marina lo desespera.

El 7 de julio de 1824 el Ministro del Perú en Chile, don Juan Salazar, envía una nota al Secretario General del Libertador, dando cuenta que: *“habiendo llegado hace unos días de Londres, aprovechando una licencia para visitar a su familia, el Capitán de Fragata de la Escuadra del Perú, don Guillermo Prunier, y por el mal estado de su salud que no le permite pasar a continuar sus servicios, necesita una licencia de tres meses para repararla, que se lo ha concedido en calidad que S.E. lo apruebe”*.

Bolívar, tuvo actitudes de apasionada injusticia para quienes no se plegaban dócilmente a su solicitud. Como ya se mencionó, en 1825 el Libertador desterró al Capitán Prunier por su simpatía a Riva Agüero; a Guise también le tenía animosidad por el mismo motivo y por su actitud peruanista. Cuando se le permitió volver en diciembre de 1825, se le obligó a permanecer en Chorrillos, y sólo recuperó su libertad plena al concluir el régimen bolivariano, el 27 de enero de 1827.

Por casi dos años, esto es desde febrero de 1824 hasta enero de 1826, los realistas ocuparon el Callao sufriendo un bloqueo casi permanente. Con la rendición de los castillos del Callao y en vista de la necesidad de reducir los gastos públicos, Bolívar comenzó a abandonar el cuidado de la Escuadra, circunstancia que ocasionó que en 1827 el material se encontrara en total desarme.

Bolívar estimaba que la hegemonía de la Confederación Andina no debía corresponder al Perú; por eso, en tanto que se reducía la Escuadra Peruana, se destinaba a la compra de buques para Colombia una parte del empréstito colocado en Londres en 1824. A las razones antedichas, debemos agregar que la precaria situación fiscal del Perú constreñía al Gobierno a reducir gastos que no fuesen indispensables; y visto que el mantenimiento de la Escuadra ejercía fuerte incidencia sobre el desmedrado Presupuesto Nacional, el Libertador ordenó que se procedía al desarme de los buques de guerra peruanos.

Mientras tanto en Colet Place, Londres, nacía el 29 de agosto de 1827, la segunda hija del Capitán Prunier: Emilia Walford. Un marino que emprendiera viaje a Europa, debía estimar en cien o más días la travesía entre el Callao y un puerto europeo, por lo que podemos estimar que hizo un viaje a Londres a mediados de 1826, o sea durante su destierro.

Recién absuelto Guise del inicuo proceso que se le había iniciado en Guayaquil el 7 de enero de 1825, día de su arresto, debiendo pasar 20 meses en prisión, fue restituído en su grado de Vicealmirante y se retiró a vivir en Miraflores, cerca de Lima, hasta que en octubre de 1827, reasumió el mando de la Escuadra en vista de las graves tensiones existentes entre Perú y Colombia.

El año 1827 presenta particular importancia en la historia de nuestra Marina, pues se reintegran al servicio muchos oficiales que anteriormente tuvieron que alejarse por haber sido hostilizados o preferidos por el Libertador.

En mayo de 1828, Guise presenta la planta de jefes y oficiales que desea tener a sus órdenes; en ésta aparecen como Comandante de la "Presidente", el Capitán de Fragata Guillermo Prunier; como Comandante de la "Libertad", el de igual clase Carlos Postigo y; como Tenientes Primeros de la fragata y corbeta, don Roberto Miklejohn y don José Boterín, respectivamente. Debemos ver en estos jefes, hombres con largos y distinguidos servicios que los calificaban como excelentes marinos de guerra.

En el mismo mes, la Comandancia General de Marina recibió órdenes del Supremo Gobierno de cómo ha de ser destruida en su totalidad la corbeta "Limeña", quitándole sus palos, éstos se usarían para la arboladura de la "Presidente" que se encontraba en pésimo estado.

El 30 de agosto de 1828, el Mariscal La Mar acepta el reto de Bolívar y lanza a la Nación Peruana una proclama explicando los motivos de la guerra.

La campaña naval se inicia en Malpelo el 31 de agosto de 1828. Después del combate, en la corbeta "Pichincha", los oficiales y tripulantes celebran un acuerdo, y van a rendirse a las autoridades peruanas de Paita, sublevándose contra el gobierno de Bolívar, causando esto un terrible golpe para la causa colombiana. La corbeta "Pichincha", aunque no muy marinera, era la unidad más artillada de la Marina Colombiana en el Pacífico; tenía 18 cañones de 12 y 8 carronadas.

Se componía entonces la flota de las fragatas "Presidente" y "Monteagudo" mandadas, respectivamente por Guise y el Capitán de Navío Bouchard; corbetas "Libertad" y "Pichincha" cuyos Comandantes eran los Capitanes de Fragata Juan Elcorobarrutia y Guillermo Prunier; bergantín "Congreso" a cargo del Capitán de Fragata Juan Iladoy; las goletas "Arequipeña", al mando del Comandante Alejandro Acquaroni y "Peruviana" y ocho lanchas cañoneras a las órdenes del Teniente 1º Alonso San Julián.

El 31 de diciembre de 1828, llegó el convoy que transportaba la División del General Gamarra a Paita. Los buques de guerra que escoltaban el convoy eran la fragata “Presidente”, las corbetas “Libertad” y “Pichincha”, el bergantín “Congreso” y las goletas “Arequipeña” y “Peruviana” al mando de Boterín, Elcorobarrutia, Prunier, Iladoy, Acquaroni y Labimk.

Página histórica de la más alta importancia en relación con la guerra Colombo-Peruana, tocó llenar al Comandante Prunier en 1829.

En enero de 1829 se incorporan a la Escuadra el bergantín “Congreso”, mandado por el Capitán de Fragata Juan Elcorobarrutia -quien asume la jefatura de la “Libertad”, entregando su nave al Capitán de Fragata Juan Iladoy- la “Pichincha”, a órdenes del Capitán de Fragata Guillermo Prunier; y la “Arequipeña”, que obedece a Alejandro Acquaroni.

El 29 de enero de 1829, se ratifica la capitulación de Guayaquil. El 1º de febrero, se produjo la ocupación de la plaza que la Marina venía hostigando desde hace 4 meses y, el 28 de febrero se firma el Convenio de Jirón.

El 11 de marzo, La Mar rompe el pacto que el Congreso Peruano se niega a ratificar el 2 de abril, y se prepara a recomenzar la campaña terrestre.

Bolívar, que desterró a Prunier del Perú en 1825, es presentado por el “General de la Noche”, el ecuatoriano J. J. Flores, en una carta seductora, como su gran admirador. O el Libertador corrigió su juicio sobre el noble marino, o el General Flores se valió de ese falso ardid para seducir a Prunier, lo que no pudo conseguir.

Lo que entonces pasó está perfectamente descrito en las dos cartas que reproducimos a continuación:

*“Señor Comandante Prunier  
Babahoyo, a 29 de marzo de 1829*

*Apreciable señor mío:*

*Sin el honor de conocer a Ud., me permito escribir esta carta para tratar de asuntos públicos. Ud. no puede ignorar, señor, que, después de la victoria de Tarqui, pudimos humillar al Perú, o por lo menos destruir com-*

*pletamente las reliquias de su ejército; y que nuestra generosidad pasó a todos los límites, porque pedimos menos de lo que el Perú debe a Colombia, y menos de lo que habíamos exigido antes del triunfo. ¿Mas cuál ha sido la recompensa? La ruptura del tratado de Jirón; pues el jefe que manda en Guayaquil se ha resistido, según dicen, a cumplir el artículo 11º del mismo tratado, y el convenio del 28 de enero, por el cual se entrega la Plaza en mero depósito, para ser devuelta después de una victoria. Apelo a Ud. mismo, señor, que como caballero nos hará justicia en su conciencia.*

*Se dice vulgarmente, que uno de los motivos porque se niega la entrega de Guayaquil, es porque la "Prueba" está carenándose o sufriendo una activa recomposición. Si esta noticia fuera positiva, como puede suceder, yo me atrevería a ofrecer a Ud. el astillero de Guayaquil, y recursos pecuniarios para que Ud. concluyera sus trabajos sin que la entrada de nuestras tropas obste para que Ud. permanezca con la fragata en la ría. Me he tomado la confianza de escribir esta carta porque el Libertador, que llegó a Quito el 17, ha dicho mil alabanzas de Ud. y lo ha titulado su amigo. Suplica a Ud. para concluir reserve el contenido de este papel, si no quiere contestarlo, y que en toda circunstancia me reconozca Ud. como su muy obediente servidor.- J. J. Flores". (Impreso en **Documentos Históricos del Perú**, Manuel Odriozola, Tomo 8, pág. 590).*

Prunier no tardó en dar adecuada respuesta a la turbia carta de Flores. Lo hizo en forma pública, muestra valiosa de la caballerosidad de nuestros marinos.

*"Fragata "Presidente"*

*Señor General J. J. Flores*

*Guayaquil, abril 1º de 1829*

*Señor de todo mi respeto:*

*Excusaría contestar la carta que ha tenido la bondad de dirigirme, si el temor de que confirme Ud. el juicio que ha formado sobre mi carácter no me pusiera en el deber de desimpresionarle de una equivocación, que a la verdad deshonra a mi persona ante Ud. y a mis propios ojos.*

*Dirigirse Ud. señor General a un jefe subalterno como yo, para tratar privadamente asuntos del más alto interés, y que no están en el pequeño círculo de mis atribuciones, es en mi opinión ofender mi delicadeza como*

*caballero, mi honor como militar, y los respetos que se deben entre sí los súbditos de diversos gobiernos.*

*Ud. me prodiga expresiones harto lisonjeras; pero que no dejo de merecer en cuanto a la severidad de los principios que siempre han guiado mi conducta. Sin embargo, señor, yo ruego a Ud. que no tenga a mal haga presente, que no puedo conciliar la ventajosa idea que me asegura tener de mí, con el paso de solicitar mi accesión a un hecho, que no siendo conforme al honor, ni hallándose en la esfera de mi autoridad, ya no podía cometer sin echar sobre mí una negra mancha: Ud. no puede ignorar que el señor Capitán de Navío don Hipólito Bouchard, retiene el mando de nuestras fuerzas navales, tiempo hace; pues que el mismo ratificó la Convención de 28 de enero que me recuerda en su estimable carta, y, por consiguiente, sabe que es al señor Bouchard, bajo cuyas inmediatas órdenes tengo el honor de mandar esta fragata, a quien tocaba Ud. dirigirse para obtener los resultados que apetece. No hacerlo así, sólo puede aparecer como un medio de sedición; y ya verá Ud., señor General, que yo no podré concebir esta idea sin que me sienta gravemente injuriado.*

*Si S.E. el Presidente Bolívar se ha dignado honrarme con sus elogios, según se sirve Ud. avisármelo, yo le soy reconocido por esta distinción, que ni creo merecer, ni menos esperaba de parte de S.E. Esta noticia ha excitado mi sorpresa porque no puedo penetrar cuál haya sido el objeto de Ud. en comunicármela, así como tampoco me es fácil acordar la buena reputación que hoy disfruto cerca de S.E. con el duro tratamiento que S.E. me hizo dar en 1825, cuando fui deportado ignominiosamente y sin culpa del mismo país que me honro en reconocer por patria, y al que había prestado no muy pequeños servicios.*

*No me determino a hablar a Ud. sobre las reconvenciones que contiene su carta contra los jefes que suspendieron el cumplimiento del tratado de Jirón, para no traspasar los límites a que mi contestación debe sujetarse; mas a pesar de todo no puedo dispensarme de observar a Ud., antes de concluir, que las esperanzas y los recursos de una nación como el Perú, no se destruyen ni aún con la más completa victoria sobre uno de sus ejércitos; que el combate de Tarqui no tiene ciertamente toda la importancia que Ud. pretende darle; y que ni los jefes de Guayaquil hicieron otra cosa que suspender temporalmente los preliminares de Jirón, ni ahora mismo hacen más, defendiendo el territorio que ocupan, que llenar órdenes expresas de su Gobierno.*

*Repitiendo a Ud. las mismas sinceras gracias por sus bondadosas atenciones, tengo la honra de ofrecerme su muy humilde obsecuente servidor. Guillermo Prunier*". (Impreso en **Documentos Históricos del Perú**, Manuel de Odriozola, Tomo 8, pág. 591).

La anterior respuesta de Prunier lo retrata de cuerpo entero.

Peruano por el corazón, reveló todo su amor a su patria adoptiva. Marino punzonoso y honorable, no manchó sus galones. Hombre de carácter, no se doblegó ante la idea de futuras consecuencias.

Del 18 al 20 de abril de 1829, la "Pichincha", "Monteagudo", "Guayaquileña" y "Mercurio" trasladan a Guayaquil la División Necochea para la prosecución de la guerra en ese sector. El 1º de mayo, el General Flores intima a Necochea la rendición de la plaza y se traba un combate que obliga a los colombianos a replegarse hacia Daule.

Aún después del convenio de Girón, nuestro personaje favoreció el acuerdo contrario a la evacuación de aquella plaza el 11 de marzo de 1829; pero el 18 de mayo de 1829, se incendió la fragata "Presidente". Todo hace suponer que el siniestro tuvo su origen en el descuido de un miembro de la tripulación de la fragata. La impericia del oficial de guardia, que no supo tomar las medidas adecuadas para combatir el incendio oportunamente, permitió su propagación sin que el Capitán de Navío Bouchard, Comandante General de la Escuadra, el Capitán de Fragata Guillermo Prunier, Comandante de la "Presidente", a cuyo mando había pasado al morir el Vicealmirante Guise con toda su tripulación, pudiesen dominar el fuego.

Todo fue inútil, jefes y tripulantes hicieron prodigios de valor en su afán de controlar el fuego y evitar el estallido temible de su santabárbara, donde se depositaba más de 100 quintales de pólvora. Se intentaba ganar tiempo para que los otros buques y los guayaquileños tomasen las previsiones del caso. Los últimos en abandonar la fragata fueron los Comandantes Bouchard y Prunier, quienes se arrojaron a las aguas de la ría.

La pérdida de la fragata "Presidente" fue un grave quebranto para el Perú. No sólo se perdió el único buque capital de la Escuadra, sino que cundió momentáneamente cierto desánimo en la guarnición de Guayaquil.

El Capitán de Navío Hipólito Bouchard fue llamado a Lima, enjuiciado por la pérdida de la "Presidente", incluyéndose como enjuiciados al Capitán de Fragata

Guillermo Prunier y a los demás subalternos. La sentencia del Consejo de Guerra dejó a Bouchard en actividad sin destino y con el grado de Capitán de Navío y al Capitán Prunier se le suspendió en su empleo por dos años. Antes de este plazo obtuvo su rehabilitación por acuerdo del Congreso.

El 27 de junio de 1829, Gamarra firma con Bolívar, la cesación de hostilidades, acordándose, el 10 de julio, un armisticio de sesenta días, previa entrega de Guayaquil, lo que tiene lugar el 11 de julio.

Ningún país de América del Sur sufrió tan gravemente como el Perú las guerras de independencia. No es exagerado afirmar que desde 1780 hasta 1829, el Perú estuvo en permanente estado de guerra.

De su foja como Comandante, podemos citar que estuvieron bajo su mando durante su servicio en la Escuadra Peruana, los siguientes buques:

- “Pueyrredón” - fondeado en Ancón en julio de 1821
- “Balcarce”
- “Limeña” - destruida para reparar la “Presidente” en 1829
- “Progreso”
- “Protector”
- “Belgrano”
- “Congreso”
- “Pichincha” y
- “Presidente” - incendiada en la ría de Guayaquil en 1829.

Durante catorce años el Comandante Prunier se encontró en todas las acciones de armas que se libraron en el mar durante la guerra de la Independencia y por tanto con sus gloriosos hechos ha comprometido la gratitud nacional.

La memoria de Prunier, peruano por adopción, merece ser esclarecida y honrada. Reveló un gran amor al Perú, luchando sin desmayo por su libertad e independencia y haciendo honor a la tradición de su patria de origen.

Queda así disipado el polvo que cubría el nombre y la memoria de este prócer de nuestra independencia; y ahora corresponde a la Nación y a la Marina trasladar sus restos al Panteón de los Próceres.

Su esposa, doña Sara Rosa Buchanan de Prunier, debe de haber llegado al Perú, para establecerse, cerca del año 1829 con sus dos hijas nacidas en Londres, ya

que el 14 de agosto de 1830 nacieron en Lima sus dos últimos hijos: los mellizos Julia Natividad, nuestra bisabuela y Enrique Juan Bautista que, siendo Teniente 1º, combatió honrosamente en la Batalla de Miraflores en el Reducto N° 2.

El pundonoroso marino falleció antes de cumplir los 50 años en Lima, el 10 de junio de 1833 y fue enterrado en la Iglesia de San Marcelo de Lima, en el Presbiterio al lado del Evangelio. Lo cubría una lápida de bronce y al restaurar el templo, se ha retirado ésta, y se ha colocado un alto zócalo de azulejos sevillanos que cubren la tumba.

#### PARTIDA DE DEFUNCION

Pasamos a transcribir la Partida de Defunción de Don Guillermo Prunier, que obra en el expediente que guarda la Marina de Guerra del Perú:

*“Don Aurelio Villaverde, Presbítero, Cura Vicario de la Parroquia de San Marcelo.*

*Certifica, que al folio treintidós del Libro de Finados del año 1828 al 1837, hállase la siguiente partida:*

*Al margen - No. 59 - Don Guillermo Prunier -en el cuerpo- El doce de junio de mil ochocientos treintitrés, yo el infrascrito Teniente de Cura de esta Parroquia del Sr. San Marcelo, hice entierro alto a Don Guillermo Prunier, Capitán de Fragata, de nación francesa, casado con Doña Rosa Buchanan, de nación inglesa. Dio poder para testar ante el Escribano Don José Gállegos Maza. Recibió los sacramentos, y para que conste lo firmo. - Miguel Agustín Hocesís. Rubricado.*

*Es copia fiel y exacta que expido, firmo y sello, en Lima, a diez de noviembre de mil novecientos veintiseis”.*

*DISCURSO PRONUNCIADO POR LA ARMADA  
PERUANA EN SUS EXEQUIAS*

A continuación transcribimos el discurso pronunciado en nombre de la Marina Peruana en el entierro del Comandante Prunier:

*“El día 10 de los corrientes ha fallecido el Capitán de Fragata Dn. Guillermo Prunier.*

*La historia de un antiguo Oficial de la Independencia, no puede dejar de llamar la atención de todo patriota.*

*Nosotros vamos a dar una ligera hojeada sobre sus servicios, porque creemos que se interesan en ellos todos los buenos ciudadanos.*

*Los guerreros que pusieron la primera piedra en el edificio social, merecen muy bien que sus nombres pasen a la posteridad. El recuerdo de sus heroicas acciones debe grabarse en el corazón de la juventud que ya empieza a recoger los primeros frutos del magestuoso árbol de la libertad.*

*El Comandante Prunier nació en Tancarville, cerca del Havre en Francia, Departamento del Sena. Pasó a Inglaterra y tomó servicio en su marina a la edad de doce años. Se distinguió muy particularmente en ella y dio pruebas de actividad, y honradez, cuyas prendas lo elevaron al grado de Teniente. Mas apenas estalló el grito de libertad en América, cuando el Teniente Prunier, ansioso de gloria, dejó el servicio de aquella Nación, para lanzarse a una carrera más gloriosa.*

*Tomó partido en la Armada de Chile el 17 de abril de 1817, en clase de Teniente 1°. Su conducta arreglada, honor, conocimientos (según lo ha testificado el Presidente entonces de aquella República General O'Higgins) lo elevaron al grado de Capitán de Corbeta. Después de haber concurrido a tres campañas en los años 1817, 1818 y 1819, y apresado once buques enemigos, arribó a nuestras costas en la Expedición Libertadora del General San Martín.*

*El día 22 de setiembre de 1821 en que se rindieron las fortalezas del Callao, se incorporó a la Armada Nacional en su misma clase, y tuvo la gloria de ser el primer Oficial de la Armada Peruana porque el Gobierno le concedió la antigüedad que contaba en sus servicios. El primer buque también que saludó al Pacífico con la Bandera Peruana, fue mandado por el Comandante Prunier.*

*He aquí el título de honor que conservó durante sus días.*

*Conociendo sus méritos el General San Martín, lo nombró pensionario de la Orden del Sol, y le acordó el inmediato ascenso. Estas gracias lo animaron para continuar su carrera y se consagró al servicio de la Patria. En las primeras campañas del Perú cuenta la toma de las fortalezas del Callao, la entrada en Lima con el Ejército Libertador y después en 1822 y 1823, expedicionó con los Generales Santa Cruz y Alvarado, y estuvo en el bloqueo de Intermedios mandando en Jefe la Escuadra. En 1823 salió al último bloqueo con el mando de la corbeta "Limeña".*

*Apresó personalmente al abordaje a la fragata española "Presidente" armada en guerra con los botes del buque que mandaba y bajo los fuegos del Puerto de Arica. En fin después de haber concurrido a todas las campañas navales de la Independencia se abrió la del Norte. Entonces el Comandante Prunier no pudiendo ser indiferente a la suerte de ésta su Patria Adoptiva, como él la llamaba, se esforzó por ir a participar la suerte de sus antiguos compañeros de armas. Incorporado a la Escuadra obtuvo por mucho tiempo el mando de la fragata "Presidente".*

*Su muerte nos ha sorprendido dolorosamente, y enviamos a su distinguida familia nuestra condolencia.*

*Callao 10 de Junio de 1833".*

*PODER PARA TESTAR OTORGADO POR  
DON GUILLERMO PRUNIER  
A SU ESPOSA DOÑA SARA ROSA BUCHANAN*

*"En el nombre de Dios todopoderoso amén. Sea notorio cómo yo, Don Guillermo Prunier, natural que declaro ser de los Reynos de Francia en la Provincia de Normandía, hijo legítimo de Don Carlos Prunier y de Doña Catalina Langnezo, que cree vivir al presente y su padre ya difunto que Santa Gloria tenga.*

*Hallándome en cama del accidente que Dios nuestro Señor, me ha sabido darme, pero en todo mi acuerdo, memoria y entendimiento natural, creyendo como firme y verdaderamente creo en el Altísimo Misterio de la Santísima Trinidad, Padre, Hijo y Espíritu Santo y en los demás Misterios y Sacramentos que cree, confiesa nuestra Santa Madre Iglesia Católica, Apostólica y Romana y en todos los demás misterios*

de nuestra fé Católica invocando por mi Abogada é intercesora a María Santísima Madre de Dios y Señora Nuestra y a todos los Santos y Santas de la Corte Celestial y en particular al Santo Angel de mi Guarda de mi nombre y devoción: temeroso de la muerte que me puede sobrevenir más cuando la hora es incierta: he dispuesto dar todo mi poder general cumplido y bastante como es el de este Instrumento a Doña Sara Rosa Buchanan, natural de Londres en Inglaterra para que después de mi fallecimiento y no antes haga y ordene mi testamento en la forma siguiente:

1a. Primeramente : encomiende que yo encomiendo mi alma a Dios nuestro Señor que la creó y redimió con el precio infinito de su sangre, pasión y muerte y el cuerpo mande como lo mandó a la tierra de que fue formado el cual ya cadáver ordeno sea sepultado en la parte y lugar o Iglesia que designe mi Albacea en donde se le harán sus exequias fúnebres según mis facultades y lo declare así como lo declaro para que conste.

2a. Item mande que yo mando o la manda forzosa del Estado por sola una vez un real.

3a. Item declare que yo declaro soy casado y velado según orden de Nuestra Madre Iglesia con la dicha Doña Sara Rosa Buchanan de cuyo matrimonio hemos tenido por nuestros legítimos hijos a Doña Catalina, Doña Emilia, Don Henrique y Doña Julia Prunier y Buchanan a quienes los declaro por tales mis hijos legítimos para que en todo tiempo conste.

4ª. Item Declare que yo declaro que con antelación a este poder testamentario le tengo otorgado otro, a lta citada mi esposa, general para que pueda cobrar y pagar lo que legítimamente resulte y desea en pro o en contra de mi testamentaría el cual lo reproduzco ahora y revalido en todos sus partes para que como instruida en mis negociaciones proceda conforme a sus sanas intenciones y lo declaro así para que conste.

Y por el presente poder para testar digo y nombro por mi Albacea tenedora de bienes tutora y curadora de los dichos mis hijos Doña Catalina, Doña Emilia, Don Henrique y Doña Julia Prunier y Buchanan a la citada mi esposa Doña Sara Rosa Buchanan y se nombre por tal en el testamento que en virtud de este poder testamentario otorgare el cual quiero se tenga por mi última y final voluntad y lo declaro así para que conste.

Y en el remanente de los bienes que quedasen después de mi fallecimiento diga que yo dejo por mis nombrados herederos a los precitados mis hijos ya mencionados

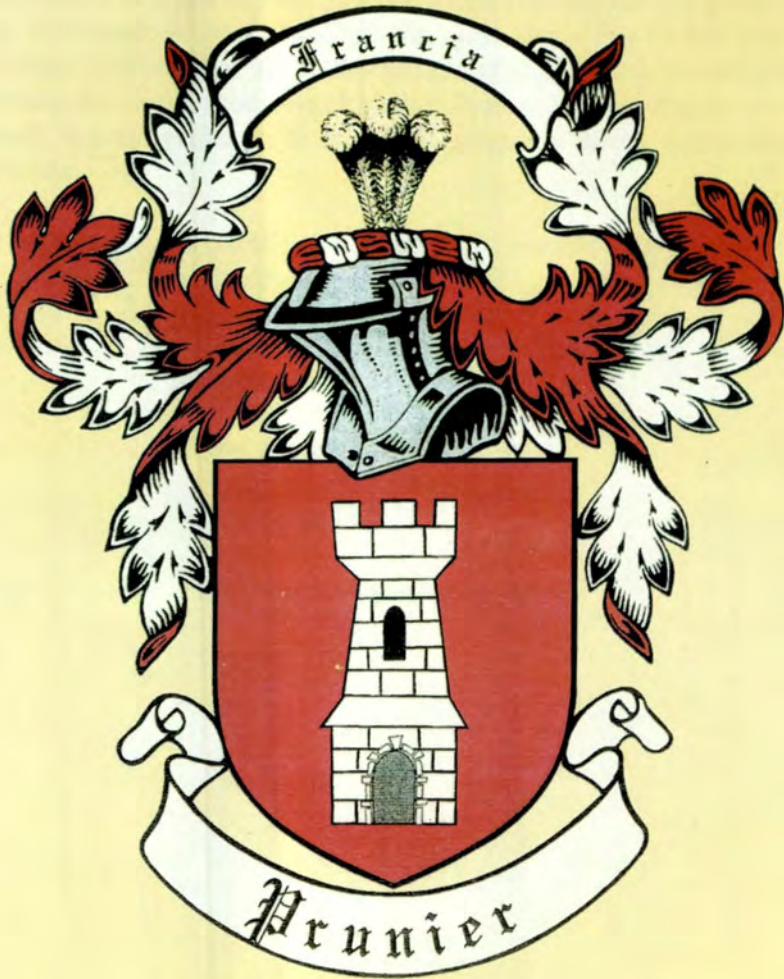
*y lo hayan y hereden con la bendición de Dios y la mía. Atento a no tener como declaro no tener otros herederos forzosos ascendientes o descendientes que conforme a derecho me deban y puedan heredar. Y finalmente revoque como yo revoco otros cualesquiera testamentos, Codicilos, Poderes para testar y otras últimas disposiciones que antes de este haya otorgado por escrito o de palabra para que no valgan ni hagan fé en juicios ni fuera de él que el poder general que para testar se requiere ese le doy y otorgo con amplias facultades para que se use de él según los conocimientos que le tenga hechos a la citada mi esposa. Que es hecho en Lima Capital de la República Peruana a diez de Junio de mil ochocientos treintitrés. Y el señor otorgante a quien yo el Escribano conozco, de que doy fé y a lo que me parece está en su entero juicio y cabal razonamiento según las preguntas y repreguntas que le hice a las que contestó debidamente así lo dijo no firmó por la gravedad del residente y lo hizo después de leído a presencia de los testigos que lo fueron el Doctor Don Juan Crisóstomo Rondón, Don Manuel Salcedo y Don Pedro Cañoli presentes de que doy fé. A ruego del otorgante Juan Rondón. Testigo Manuel Salcedo. Testigo Pedro Cañoli. Ante mí José Gallegos Maza Escribano Público. Concuerta con su original a que me remito y en fé de ello lo signo y firmo en Lima a diez y ocho días del mes de Julio de mil ochocientos treinta y tres.*

*Firmado  
José Gallegos Maza  
Escribano Público”.*

### *HISTORIA DEL APELLIDO PRUNIER*

El apellido francés Prunier está clasificado como un apellido de origen lugareño. Este término se refiere a los nombres que se derivan de una localidad o lugar de residencia de quien lo lleva originalmente o del nombre del pueblo o aldea de donde provino. En algunas instancias, un apellido lugareño se refiere a una residencia que fue distinguida por un símbolo o grabado que usualmente se exhibía sobre el portal o puerta principal.

En esta instancia particular, el apellido Prunier es tomado directamente de la palabra francesa de la misma ortografía, que quiere decir árbol de ciruelo o guindón que se deriva de la palabra latina “prune”. Alternativamente, el apellido Prunier inicialmente se refería a persona que procedía de una aldea llamada Prunier, localizada en Cher o de otros de los lugares llamados La Prunier de Dordogne, Eure y Vienne. Variantes del apellido Prunier incluyen Pruniere y Prugnier.



Escudo de la familia Prunier.



Una de las primeras referencias de este apellido incluye el registro del matrimonio de Anne Prunier y Nicolás Maigier celebrado en Malzeville, Meurthe-et-Moselle el 28 de octubre de 1664. Anne Prunier era la hija de Francois Prunier y Jeanne le Blan. También encontramos el registro que se refiere al matrimonio de Barbe Prunier y Joseph Danivel, el cual se celebró en Dandoevre-les-Nancy, Meurthe-et-Moselle el 15 de enero de 1704. Las persistentes investigaciones que se siguen y seguirán efectuando sobre este apellido nos revelará que éste ha sido registrado y documentado aún antes de las fechas arriba indicadas. En la heráldica francesa encontramos una familia que lleva el apellido Prunier de St. André, la cual vivió en Dauphiné. A esta familia se le otorgó el escudo de armas que se describe a continuación:

Blasón de Armas: Gules, una torre plateada, coronada con una torrecilla igualmente plateada.

Traducción: Gules (rojos) simbolizan Magnanimidad.  
La torre denota fuerza.

Prueba: Tres plumas de avestruz

Lema: Turris mea Deus

Traducción: Mi Dios es una torre para mí

Origen: Francia

## BIBLIOGRAFIA

### *Colección Documental de la Independencia del Perú:*

- *La Marina 1780-1822*, Tomo VII volumen 2º, 3º y 4º. C. de Navío AP, Julio J. Elías Murguía.
- *Misiones Peruanas 1820-1826*, Tomo XI volumen 1º Carlos Ortiz de Zevallos
- *Obra de Gobierno y Epistolario de San Martín*, Tomo XIII, volumen 2º. José A. de la Puente Candamo.
- *Relaciones de Viajeros*, Tomo XXVII volumen 2º Estuardo Núñez
- *Historia de la Emancipación del Perú: el Protectorado*, Tomo I, II y Tomo VII. Germán Leguía y Martínez
- *Historia de la Marina de Guerra del Perú* C. de F. Manuel I. Vegas G.
- *Guise y la Aurora de la Armada Republicana* Fernando Romero Pintado
- *Los Hombres del Mar – La Marina de Guerra en La Historia del Perú.* José de la Puente Brunke
- *Historia Marítima del Perú La Independencia – 1790 a 1826*, Tomo V, volumen 1 y Tomo VI, volumen 1. José A. de la Puente Candamo
- *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval Del Perú*, volumen II. Museo Naval del Perú
- *Historia del Real Felipe del Callao (1746-1900)* Alberto Regal
- *La Orden del Sol del Perú 1821-1825 \* 1921-1971* Instituto Sanmartiniano del Perú
- *Diccionario Enciclopédico del Perú* Alberto Tauro del Pino
- *Expediente seguido por Doña Rosa Buchanan de Prunier solicitando Montepío.* Archivo ex -Ministerio de Marina
- *Guillermo Prunier – Prócer de la Independencia* Artículo en *El Comercio* 21 de abril de 1935. Néstor Puertas Castro
- *El Capitán de Fragata Guillermo Prunier* Artículo en *El Comercio* 1956. Dr. J. J. Pazos Varela
- *Historia de la Emancipación del Perú: El Protectorado*, Tomo V.
- *La Expedición Libertadora*, Tomo VIII, volumen 3º.

## *El Cincuentenario de la partida de la Expedición KON-TIKI\**

CONTRALMIRANTE RAMON ARROSPIDE MEJIA

**H**ace 50 años, un 27 de abril de 1947, el diario **El Comercio** publicaba:

“Minutos antes de las cinco de la tarde de ayer, fue remolcada la balsa de los exploradores noruegos, de los muelles del Arsenal Naval del Callao al fondeadero del Yacht Club Peruano, ubicada en uno de los molos del antiguo muelle Dársena del Callao, para su bautizo que se realizará el día de hoy a las 11 a.m.”.

El mismo diario decía el 28 de abril:

“Hoy, poco después de medio día emprenderán viaje con la dirección al Sur los expedicionarios. La balsa será remolcada por el remolcador de la Armada “Guardián Ríos”, que los llevará hasta la altura de Punta San Juan, al sur de Pisco, a una distancia de 18 millas de la costa y a 349 millas del Callao, lugar donde ellos suponen encontrarse en magníficas condiciones de navegabilidad sobre la corriente de Humboldt, que los llevará hacia el norte guiados por viento ESTE, hasta su empalme con la corriente ecuatorial del sur, esperando así alcanzar las islas de la Polinesia”.

Así comenzó, señores y señoras, la gran hazaña de un grupo de valientes, con fe en su propósito, con fe del apoyo de Neptuno -Dios del Mar- y de Eolo -Dios de los Vientos- para que les fueran favorables las inclemencias del mar, del viento, de la naturaleza y las corrientes.

---

\* Sesión Solemne del I. E. H. M. P., realizada el 7 de mayo de 1997, con la presencia del Dr. Thor Heyerdahl, jefe de la Expedición Kon-Tiki.

Su objetivo: demostrar la posibilidad de que hombres blancos, fornidos y barbudos del Perú hayan poblado las islas del inmenso y lejano archipiélago polinesio.

Por eso, es interesante en esta oportunidad, para apreciar con profundidad esta teoría, recordar alguna de las múltiples teorías respecto al poblamiento de América, todas con frondosas documentaciones y explicaciones, sobre las cuales se han desencadenado las más enconadas y sostenidas polémicas en el campo de las ciencias históricas y antropológicas mantenidas por siglos, hasta hoy, todas con supuestos testimonios y pruebas.

Una de las más fantásticas concepciones, fue expuesta en el siglo XVII por Antonio de León Pinelo, teólogo, escritor e historiador, desprovista de toda base científica, en la cual planteó que la humanidad tuvo su cuna en América, porque en América estuvo el paraíso terrenal.

Su tesis dice que el hombre nació en América del Sur, que los hombres habitaron este continente paradisíaco hasta el diluvio universal. Noé fabricó el Arca en la falda occidental de la serranía de los Andes, entre los grados 12 y 15 de latitud Sur, con cedros y otras maderas duras, prácticamente lo que hoy está entre Lima y Nazca.

En el diluvio, dice, cuando subieron las aguas, el Arca salió a los 9 días, siguiendo por el Océano Pacífico en línea recta hacia occidente. Navegó 150 días sin descanso y sin tormentas, entró al continente asiático, cuyas aguas estando en su plenitud, permitieron el paso del Arca entre Corea y China, para llegar a las montañas de Armenia, encallando junto al Monte Naugracot.

También dice que Noé no tuvo mérito alguno en este gran viaje. El Arca fue guiada por Dios y conducida por los Angeles.

Así, en el vuelo imaginativo el autor, dice que el género humano se difundió desde América, y el Arca de Noé fue la primera barca que surcó las aguas del Pacífico, llevando un bagaje fundamental de la materialización de los tres reinos: el de los hombres, el de los animales y el de las plantas.

En realidad desde el descubrimiento de América por Cristóbal Colón, el 12 de octubre de 1492, llenó de un cúmulo de interrogantes ante la situación de orden humano, geográfico y natural, evidenciando el problema de la procedencia de los pobladores de América, tema que principalmente estuvo en la mente de los teólogos, filósofos, hombres de ciencia, historiadores y cronistas.

Una de las principales teorías es “de la procedencia múltiple”, que sostiene que el poblamiento prehistórico de América se produjo a través de dos migraciones, una por Bering y dos versiones por el Pacífico.

Sobre estas últimas, sin duda, por vías marítimas; una de ellas fue australiana y otra malayo-polinesia, con caracteres muy distintos a los que ingresaron por vía terrestre por Bering.

En cuanto a explicar cómo inmigraron dichos grupos, dice la historia, que “no parece que ofrecieron dificultades”, pues aquellos pueblos oceánicos disponían de excelentes piraguas dobles, poseían tradición de marinos y suficientes conocimientos del arte de navegar, usando uno u otro archipiélago, recorriendo distancias iguales o mayores que las existentes entre el límite oriental de Polinesia y las costas americanas.

Los investigadores, después de estudiar las condiciones climáticas, corrientes marinas y vientos en relación a las migraciones, concluyeron aceptando la posibilidad de que los malayo-polinesios arribaron al litoral sudamericano por vía transpacífica de OESTE a ESTE.

Los sostenedores de las migraciones múltiples, piensan que el mar no debe ser considerado una barrera infranqueable o abismo impasable, sino por el contrario, como una vía de comunicación riesgosa pero importante elemento de enlace de dos mundos.

También, entre tantas teorías controvertidas, está la del AUTOCTONISMO, que sostiene que el hombre americano surgió en la misma América. Que según las leyes de evolución, apareció en este continente, se difundió y finalmente pasó a otros mundos.

Después de apasionadas consideraciones científicas, con débiles argumentos, confusos y llenos de contradicciones, fue perdiendo fuerza y desestimándose la posibilidad de esta teoría.

También tenemos leyendas peruanas, que narran la llegada a las costas de Lambaye, que de una flotilla de balsas bajo órdenes de un Gran Señor NAYMLAP y de su esposa CETERNI, desde orígenes desconocidos, que se instalaron en el valle de Moche, al comienzo de la era cristiana.

Otra leyenda o mito de otro personaje llamado TAYCANAMO, que llegó también con una flotilla de balsas y se instaló en Trujillo, fundando el reino Chimú, por el siglo X d.C.

Al hablar del origen del hombre de América, nuevos hallazgos en las serranías de Ayacucho, en cuevas, abrigos rocosos, y lugares descampados consistentes en instrumental lítico, con muestras de fases primitivas, hasta otras evolucionadas, con evidencia de hachas de mano, o simples machacas que sometidas a la prueba de carbono, respondieron tener antigüedad de 20 a 25 mil años. Esto hace pensar que la época del poblamiento de América pertenece a un nivel cronológico mucho más profundo que las teorías conservadoras, que invitan a una revisión exhaustiva de las teorías que sobre esto se han formado.

Mis excusas por esta larga introducción, extraída de muchos y detallados capítulos de nuestra **Historia Marítima**, Tomo II, volumen I, época Prehistórica, de Hermann Buse.

Y no es que quiera fijar y relacionar épocas, teorías o culturas, sino resaltar que todas las teorías válidas, tratan de un movimiento migratorio de OESTE a ESTE en el Pacífico, y hoy conmemoramos cincuenta años de la presentación de una nueva teoría que el Dr. Thor Heyerdahl nos invita a considerar en relación a la presencia peruana en la Polinesia por un movimiento migratorio de ESTE a OESTE, es decir de América a Asia.

Y no sólo la teoriza, sino en arriesgado y valiente acto, jamás realizado en la navegación moderna, organiza y dirige la singular hazaña sin paralelo de cruzar el Océano Pacífico en una balsa construida y dotada exactamente como las primitivas usadas por los antiguos peruanos, culminando con éxito su demostración de la posibilidad del poblamiento de la Polinesia desde el Perú.

Me pregunto: ¿esta expedición fue una suerte de aventura, una fantasía, una hazaña deportiva y temeraria o proeza náutica, como algunos la calificaron?

El Dr. Heyerdahl, antropólogo, estudió biología y geografía en la Universidad de Oslo, arqueólogo, destacado explorador, investigador y escritor, con gran base científica, por muchos años estudió el Perú y las islas del Pacífico.

Para sus estudios el valeroso explorador noruego se desterró para vivir con su esposa durante un año en la isla FATU HIVA del grupo TUAMOTU en las Marquesas, donde posiblemente refuerza sus pensamientos e inquietudes sobre su teoría,

haciendo vida de nativo, alimentándose con los productos de la selva tropical, estudiando sus costumbres y su historia. Colecciona seres vivos, imágenes, otras reliquias, y presta especial atención a los monolitos, plantas y productos agrícolas, en donde encuentra productos similares -como la papa-, oriundos sólo del Perú.

Estudia el constante golpear de las olas en los acantilados y costas rocosas, los vientos alisios y corrientes marinas que siempre venían imperturbablemente del occidente.

Allí conoce a uno de los nativos más viejos de la isla, superviviente de tribus extinguidas, que en sus largas charlas, le cuenta que el Jefe y Dios de sus antepasados era TIKI, que llegaron de un gran país al otro lado del mar.

Las costas más cercanas del Oriente -América- era el Perú y se decía que allí vivió una vez un pueblo desconocido, fundador de una de las más extrañas civilizaciones, de hombres blancos, altos, fornidos y barbudos, que desaparecieron como barridos por la tierra, que dejaron imágenes de piedra con figuras humanas parecidas a las mostradas en las islas Marquesas.

En el gran Imperio de los Incas, a la llegada de los españoles, se mencionó que aquellos monumentos colosales habían sido construidos por una raza de hombres blancos que vivieron allí antes de la llegada de los Incas. Los describían como arquitectos, hombres sabios, pacíficos educadores y excelentes agricultores, que llegaron del norte muchos siglos atrás.

Más adelante, dice el Dr. Heyerdahl, en su estudio, descifrando las leyendas incas del Dios VIRAKOCHA, encuentra que VIRAKOCHA es el nombre inca (quechua), por consiguiente era de una época reciente. El nombre original era DIOS-SOL VIRAKOCHA que en tiempos antiguos fue KON-TIKI o ILLA TIKI, que quiere decir SOL TIKI o FUEGO TIKI.

La leyenda también dice, que estos hombres barbudos, fueron atacados por un Jefe llamado CARI venido del valle de Coquimbo y fueron aniquilados. KON TIKI y sus compañeros bajaron a las costas del Pacífico, desde donde finalmente desaparecieron en el mar, rumbo a occidente.

Muchas son las coincidencias, repositorios y testimonios que apoyan esta teoría.

La inspiración y el proyecto del viaje estaban hechos, pero también había muchas decepciones y defraudaciones en la aceptación de la idea y obstáculos para

su financiación, calificándola como una locura, fantasía imposible de realizar con éxito al pretender cruzar en una balsa primitiva el Océano Pacífico.

Sin embargo hubo quien se interesara en la expedición, a cambio de comprometer artículos para los diarios, conferencias y otras actividades a su regreso, y así comenzó la aventura.

El Dr. Heyerdahl pensaba llevar seis personas, que conjugasen las necesidades del viaje, como los turnos de guardia, estudios científicos, una amena vida social y seguridades operativas.

Pero, ¿quiénes eran esos cinco voluntarios para completar el equipo? Alguna vez oí hablar de seis aventureros.

El primero, un distinguido ingeniero industrial, que conoció el Dr. Heyerdahl en el Club de Marineros Noruegos, Hermann WATZINGER, sin experiencia marinera, pero entusiasmado con el viaje, se interesó en las investigaciones hidrográficas y meteorológicas.

El segundo, un pintor que tocaba guitarra, pero de gran experiencia náutica y navegado por el mundo, Erik HESSELBERG.

El tercero y cuarto, dos expertos de radio con curiosa y valerosa actuación durante la guerra, Knut HAUGLAND, condecorado por los británicos por haber tomado parte en la expedición paracaidista que desmontó los planes alemanes de preparar la bomba atómica y Torstein RAABY, otro paracaidista de extraordinaria foja de servicios, que atendió las necesidades de radio en la retaguardia de las líneas alemanas y estando clandestinamente en Noruega cerca del acorazado "Von TIRPITZ", durante 10 meses informó diariamente sus actividades a Inglaterra, que finalmente guiaron a los bombarderos británicos para su hundimiento.

El quinto hombre fue Bengt DANIELSSON, sueco, etnólogo e investigador, interesado en teorías migratorias, quien se autoincorporó a la expedición, pues se presentó diciendo: "He oído algo sobre la expedición en una balsa, y he venido a preguntarle si puedo ir con Uds." Fue aceptado, además era el único que hablaba bastante bien el español.

Cinco noruegos y un sueco, ninguno de ellos se habían conocido antes y todos eran diferentes.



La Balsa Kon-Tiki, y los seis expedicionarios que partieron del Callao rumbo a la Polinesia.



Estando en Nueva York, el Dr. Heyerdahl pasó invalorable días en el “Hogar de los Marineros Noruegos” y en el “Club de Exploradores”, en donde se contactó con gente de mar y de mucha experiencia durante la guerra, que al saber de su proyecto le transmitieron conocimientos del manejo de balsas, empleo de corrientes, uso de equipos especiales para supervivencia y en general, información y materiales especiales para esta singular aventura.

También recibieron apoyo del Comité de Investigación Geográfica del Departamento de Guerra de los EE.UU. Allí le proporcionaron valioso conjunto de instrumentos para mediciones científicas; el Departamento de Material Aéreo les proporcionó material de laboratorio; el Laboratorio Experimental de Intendencia General del Ejército, les alcanzó desde raciones de campaña hasta pomadas para quemaduras, sacos especiales para dormir a prueba de humedad, sacos de cuacho y botas especiales, fósforos que prenden aún después de ser sumergidos en el agua, nuevas cocinas “primus”, barriletes para agua, utensilios de cocina, en fin todo lo que una expedición pudiera necesitar. Mucho de ese material aún estaba en experimentación.

La Misión Militar Británica les cedió nuevo material experimental traído desde Inglaterra para probar su bondad en su aplicación real, entre los que se encontraba un misterioso polvo anti-tiburones.

La balsa fue construida en el Arsenal Naval del Callao. El modelo era una copia fiel de las antiguas embarcaciones del Perú, usando las mismas técnicas sueltas y los mismos materiales. Su construcción mereció el máximo cuidado para seguridad de los expedicionarios. Además, preparada para todos los embates de la naturaleza.

Su estructura principal eran nueve troncos gigantes de madera o palo de balsa; el más grande aproximadamente de 14 metros, colocado al centro y los otros colocados simétricamente a ambos costados disminuyendo su longitud de manera de formar la proa en punta y recortada en la parte de atrás; fuertemente amarrados con cabos, que hacían un sólido conjunto con troncos transversales separados un metro entre ellos.

La cubierta casi en su totalidad consistía en cañas de bambú, que ayudaban a dar rigidez al conjunto. En la popa se aseguró una pequeña plataforma para soportar los toletes de la espadilla que actuaba como timón y debía resistir un gran esfuerzo. En la parte inferior, debajo de la balsa, se colocaron zapatas o timones fijos para actuar de orzas.

Sobre la cubierta y en su parte central se construyó una caseta, también de cañas de bambú entretejidas, para recibir como techo hojas de palma y de plátano. Delante de la caseta se levantaron dos mástiles con una verga transversal para la vela, y un soporte para un vigía.

Tal vez la aventura más seria para el Dr. Heyerdahl fue conseguir los árboles de palo de balsa, para lo cual tuvo que internarse en la selva ecuatoriana salvando muchas dificultades; y traer los troncos personalmente con un grupo de peones, arrastrados por la corriente del río Palenque, en medio de toda clase de peligros de la naturaleza y animales, hasta llegar a Guayaquil y embarcar todo el material para el Callao.

Otra fase fue buscar el lugar para la construcción y los permisos necesarios dentro de un recinto naval, para tener apoyo y facilidades, así como la seguridad de los costosos equipos, materiales y colección del vituallamiento.

La Marina de Guerra acogió con simpatía el proyecto, no sin dudar de las pocas posibilidades de éxito, asignándole un lugar en el Arsenal Naval, al comenzar el muelle de submarinos y junto a un antiguo varadero, por donde finalmente fue lanzada.

En la construcción trabajaron los seis expedicionarios, cerca de veinte marineros permanentemente, técnicos contra maestres, y en muchos casos usando las instalaciones de los talleres del Arsenal Naval, principalmente el de carpintería, todos ellos con la orden del máximo apoyo.

Su construcción fue un atractivo para los muchos trabajadores y marinos en el área, a los que igualmente acompañaba la duda de si la balsa resistiría la rudeza del mar y sus tempestades.

Pero el Dr. Heyerdahl y sus valientes compañeros, tenían una fe ciega en su apreciación científica, en sus estudios y la bendición divina. Así, en su libro **Kon-Tiki** dice:

“No podía contradecir una a una las advertencias, puesto que no era hombre de mar. Pero en reserva tenía un triunfo en la mano, uno solo, en el cual estaba fundado todo el viaje: sabía en el fondo de mi corazón que una civilización prehistórica se había extendido desde el Perú hasta las islas del Pacífico, en una época en que las balsas como la nuestra eran las únicas embarcaciones existentes en estas costas. Y yo saqué la conse-



Presencia de la Marina peruana en la construcción de la balsa Kon-Tiki, en el Arsenal Naval del Callao.

cuencia general, de que si quinientos años después de Cristo la madera de balsa había flotado y los cabos resistido, para KON-TIKI éstos harían lo mismo, si ciegamente hacíamos nuestra embarcación una copia exacta de las suyas”.

La otra fase de la preparación fue la logística; la estiba o acomodo de la carga, de manera de mantener el correcto adrizamiento, durante el embarque y su consumo, con seguridad y buena conservación.

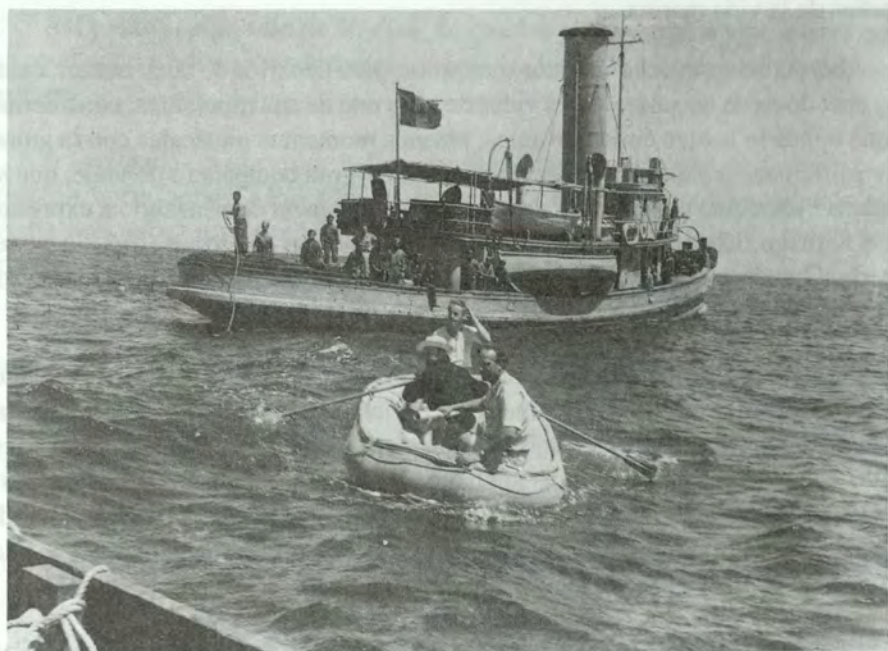
Oportunamente al zarpe se llevó a bordo las provisiones y equipos. Alimentos para seis hombres durante cuatro meses, colocados en cajas de cartón cubiertas con asfalto, estibándolas debajo de la cubierta de cañas de bambú. Llevaron 56 latas y barriles con 1,000 litros de agua potable, suficientes para la expedición, además de lo que podrían recoger de las lluvias. Se embarcaron frutas secas, plátanos, cocos, batatas, papas y todo el material experimental que le entregó el Laboratorio de la Intendencia General del Ejército. Por cierto llevaron equipos especiales para pescar y adquirirse el mejor y más delicioso alimento.

Se seleccionó el lugar más seguro para la estación de radio, equipo especial para estas circunstancias que obsequió la Liga Norteamericana de Radio-Amateur, capaz de mantenerse en contacto durante la travesía y para el envío de información científica y general de la expedición.

Así llegó el 27 y 28 de abril, bautizo de la balsa y zarpe. A bordo, cinco noruegos, un sueco y un supernumerario -un loro de colores brillantes obsequiado a uno de los expedicionarios-, que resultó un gran compañero de viaje; fueron momentos de entusiasmo y emoción al despedir al valiente grupo a la expedición más atrevida de desafío al Océano Pacífico.

Era el encuentro del hombre frente al mar con su grandeza, que llega más allá donde la vista alcanza del siempre lejano horizonte, con una superficie limpia y tranquila, o turbulenta y avasalladora, permanentemente severo, que no da tranquilidad ni descanso a quien osa navegarlo; hermético aunque inquietante, pacífico pero lleno de peligros. Sin embargo, dentro de su severidad es generoso porque brinda al hombre las asombrosas riquezas en sus aguas para la supervivencia y da tranquilidad espiritual al contemplarlo.

El día 28 de abril de 1947 zarpó la balsa de leyenda, remolcada por el remolcador de la Marina de Guerra B.A.P. “Guardián Ríos”, buque de aspecto duro y antiguo, uno de los pocos aún en servicio, de dos chimeneas paralelas, destinado



La balsa Kon-Tiki lista para el zarpe.  
El remolcador "Guardián Ríos", se encargó de su remolque  
hasta el punto inicial de la travesía hacia la Polinesia.

para convertirse en el primer buque de rescate de submarinos de la Armada, potente y quién sabe tosco para esa operación.

El punto de largada frente a Pisco y San Gallán, desde donde debería iniciar su navegación empujada sólo por la corriente de Humboldt y el viento. Desde allí su contacto con la civilización debería ser por radio con la Escuela Naval del Perú en escucha permanente y algunos radio-aficionados.

Según los registros náuticos, las olas promedio deberían ser entre 1.5 y 2.5 metros con variaciones hasta de 8 metros, dependiendo de los centros de baja presión y vientos. No pronostican la posibilidad de presencia de huracanes, y las temperaturas de un mar tropical, posibilidades de grandes lluvias.

La travesía, cuenta el Dr. Heyerdahl en su libro **Kon-Tiki**, fue impresionante: balsa, mar, viento, corriente, horizonte, cielo y estrellas. Se llevó una minuciosa conservación de la derrota, sabias operaciones en el manejo de la vela para conseguir óptimas condiciones de avances; posiciones astronómicas de la balsa; estudios científicos del medio ambiente; temperaturas del ambiente, del mar y los vientos; estudios de la vida marina.

Abordo, se aprovecha los ratos tranquilos, para llenarlos de buen humor, charlas y anécdotas de las interesantes vidas de cada uno de sus tripulantes, considerando que nunca se habían conocido antes; amenos momentos musicales con la guitarra y participación simpática y agradable del loro, gran compañero de viaje, que se desplaza libremente por la balsa, mostraba su inteligencia comenzando a expresarse en noruego, hasta que en una tormenta una enorme ola lo arrastró sin poder evitarlo. Grande fue la tristeza por su desaparición y permanente el recuerdo de sus cantos y pláticas.

Pero no todo fue tranquilidad. Frecuentaban fuertes condiciones de mar y viento, con tormentas de olas de 8 y 10 metros, con intensas lluvias tropicales, muchas veces poniendo en peligro a la embarcación y sus vidas. Se exigía grandes esfuerzos de la tripulación para continuar adelante con una maltratada embarcación. Pero la balsa primitiva como la usaron los antiguos peruanos, se mantuvo fiel flotando firmemente, contra todos los presagios de que no soportaría las inclemencias del tiempo y se hundiría. Decían los expedicionarios: "cada día se comporta mejor".

En el cruce del océano no estuvieron solos los valerosos expedicionarios. Casi permanentemente fueron acompañados por toda clase de peces, como dorado, corvina, bonito, rémora, delfines, peces pilotos, gran cantidad de tiburones, tiburón

blanco, pez espada, atunes de 80 y 100 kilos, pulpos, abundantes peces voladores, tortugas, calamares, cangrejos y lapas que crecían en los costados de la embarcación; y otros tantos peces desconocidos. También se hizo abundante pesca por arrastre de algas y plancton que con especial preparación resultó un plato de agradable sabor. La descripción de estos peces y moluscos enriquecería cualquier estudio de la biología o ictiología marina.

También nos cuentan de grandes peligros con enormes tiburones presentes casi permanentemente alrededor de la balsa, el tiburón-ballena, del que sólo su parte visible tenía entre 8 y 10 metros, quién sabe esperando el arrojado de desperdicios; atraídos por la luz de las linternas durante la noche o esperando un sabroso brazo o pierna noruega. Esto no fue motivo que evitara la numerosa pesca de tiburones.

Los visitaron mantas y rayas gigantes, un pez culebra que por primera vez era visto, y como un fantasma, un monstruo marino no identificado que navegó observando la balsa y luego se alejó.

Así pasaron algo más de 90 días, en que los comenzaron a visitar aves marinas, que poco a poco se convirtieron en grandes bandadas anunciando la presencia de tierra.

A los 93 días pasaron cerca de la primera isla polinesia que, de acuerdo con la posición, correspondía a Puka-Puka, isla desierta. Continuaron su navegación hasta avistar una nube "nimbuscúmulo" en el horizonte, nube negra, presagio de tierra firme, la isla de ANGATAU, ya del grupo de las Marquesas.

Grande fue el optimismo; cualquiera que fuese el final, habían llegado a la Polinesia.

Cerca de costa fueron recibidos por los primeros nativos, quienes mostraron gran júbilo por esta llegada.

Infortunadamente, el viento enfureció y la corriente saliente era tan fuerte que no pudieron ingresar a la isla y continuaron hacia el suroeste, que los llevó a la isla RAROIA del grupo TAKUME.

La aproximación a la isla RAROIA fue para los navegantes de gran emoción y alegría. Nuevamente satisfechos de encontrarse en la Polinesia. En su entusiasmo, dicen ver la isla como una canasta de flores y sentir su aroma de selva tropical.

El arribo fue accidentado, porque era imposible el ingreso directo al interior de la bahía, con las limitaciones de gobierno para evadir fuertes rompientes y bancos de coral, y en su aproximación la balsa encalló en un bajo coralino a poca distancia de tierra.

En tierra fueron recibidos por los nativos de la isla, pueblo chico de 140 habitantes, pero su jefe era la autoridad de todas las islas vecinas y les brindaron grandes demostraciones de alegría y de reconocimiento por la llegada de los hombres blancos.

Y la primera inquietud del Jefe de la Isla, fue porque la balsa y todo el equipo estaba marcado con KON-TIKI, porque TIKI era el Dios de sus antepasados, lo que motivó una explicación y más fiesta por la relación.

La balsa fue sacada con la ayuda de los nativos aprovechando la alta marea y después llevada a Tahití, para su traslado al Viejo Mundo, en donde se encuentra en el Museo de la KON-TIKI de Oslo.

Así se cumplió esta valiosa expedición para la historia.

La teoría del Dr. Heyerdahl tuvo muchos opositores y críticos, principalmente los mismos etnólogos y científicos que por siglos hablaron de un proceso migratorio de Asia a América, migraciones terrestres por Bering o del Viejo Mundo por mar, todos soportados por valiosas manifestaciones y testimonios culturales, migración agrícola, mitos, etc., y era de esperar y suponer la reacción frente a una nueva teoría.

El Dr. Heyerdahl, consciente de los múltiples argumentos en contra, pero convencido profundamente por sus estudios de muchos años de la Polinesia y su viaje comprobatorio, escribió:

“Mi teoría de la migración, como tal, no quedó demostrada. Lo que sí probamos es que las embarcaciones de balsas sudamericanas poseen cualidades que hasta ahora habían sido desconocidas por los hombres de ciencia modernos, y que las islas del Pacífico están situadas muy al alcance de las embarcaciones prehistóricas del Perú”. “Además demostró, que los pueblos primitivos fueron capaces de hacer travesías inmensas por el mar abierto”.

Sra. Jacqueline Beer:

Los marinos, cuando nos alejamos de las costas, dejamos nuestro corazón en tierra, junto a quien nos acompaña siempre con el pensamiento y con sus rezos, quien goza con nuestros éxitos, sufre con nuestras frustraciones y nos alienta en la adversidad. Por eso, comprendiéndola a Ud., deseamos rendir un homenaje a la esposa del hombre que dominó el Pacífico y que puso en peligro su propia vida para probar lo que él creía.

Dr. Heyerdahl:

La Marina peruana guarda un especial aprecio por su esfuerzo científico y valeroso. Ha sido un honor ser un minúsculo coparticipante por el apoyo a la expedición KON-TIKI. El Perú entero le agradece dar a conocer al mundo, en sus múltiples libros, traducidos a más de 20 idiomas y dialectos, la capacidad de navegantes de los antiguos peruanos y al Perú marítimo de hoy.



## Actividades del Instituto

### Crónica

#### CONTINUACIÓN DE INVESTIGACIONES

Continúa la investigación correspondiente a la segunda Parte de la Historia Marítima del Perú, desde 1875 - 1904 a cargo del Don Pedro Román - Torres Vélez S.J. y el Comandante Miguel Cervigón Parra, basada en el programa de investigación del período 1966 - 1970 elaborado por Don Pedro y Cervigón de acuerdo con las tareas de investigación correspondientes a la Tercera Parte de la Historia Marítima, período 1919 - 1939 a cargo del Doctor Juan Polanco Rodríguez.

#### PERIÓDICO

#### ALMUERZO DE TRABAJO

El miércoles 05 el Consejo Directivo del Instituto se reunió en un almuerzo de trabajo con la señora Cruzada de Gómez de la Marina, Jefe del Estado Mayor General de Marina y Dirección de Interoceanos Marítimos, para discutir temas relacionados al ámbito marítimo y naval, a las múltiples actividades promovidas y realizadas durante el año 1970, y, en especial, del apoyo que presta este Instituto para el estudio de la Historia Marítima del Perú.

#### VACACIONES INSTITUCIONALES

En cumplimiento de un acuerdo tomado por el Consejo Directivo, la mayor parte de las actividades institucionales estuvieron suspendidas por vacaciones de la gran parte del personal del Instituto.



## *Actividades del Instituto*

AÑO 1997

ENERO

### CONTINUACION DE INVESTIGACIONES

Continuó la investigación correspondiente a la Segunda Parte de la **Historia Marítima del Perú**, etapa 1879 - 1884 a cargo del Rev. Padre Armando Nieto Vélez S.J. y el Contralmirante Melitón Carvajal Pareja. También se prosiguió la investigación del período 1906 - 1919 a cargo del Doctor Percy Córdova. Se prosigue con las tareas de investigación correspondientes a la Tercera Parte de la **Historia Marítima**, período 1919 - 1930, a cargo del Doctor Raúl Palacios Rodríguez.

FEBRERO

### ALMUERZO DE TRABAJO

El miércoles 05 el Consejo Directivo del Instituto se reunió en un almuerzo de trabajo con los señores Comandante General de la Marina, Jefe del Estado Mayor General de Marina y Director de Intereses Marítimos, para tratar temas inherentes al ámbito marítimo y naval, a las posibles actividades comunes a realizarse durante el año 1997; y, en especial, del apoyo que necesita este Instituto para difundir la **Historia Marítima del Perú**.

### VACACIONES INSTITUCIONALES

En cumplimiento de un acuerdo tomado por el Consejo Directivo, la mayor parte de las actividades institucionales estuvieron suspendidas por vacaciones otorgadas al personal del Instituto.

## MARZO

### ESTUDIOS DE LICENCIATURA EN HISTORIA

El día 10 se iniciaron las clases de Licenciatura en Historia en la Pontificia Universidad Católica, a las cuales asistieron por segundo año el Capitán de Corbeta Francisco Yábar y por quinta vez el Teniente Primero John Rodríguez. Estos estudios son auspiciados por el Instituto en cumplimiento de uno de sus objetivos: contribuir a la formación de historiadores marítimos y navales entre los oficiales de nuestra Marina de Guerra.

### ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

El martes 25 se efectuó la Asamblea General Ordinaria con el fin de dar cuenta y aprobar los documentos institucionales: Memoria, Balance y Cuenta General, correspondientes al año 1996.

### ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

El mismo martes 25 se llevó a cabo la Asamblea General Extraordinaria, en la que se reconocieron los Consejos Directivos del Instituto correspondientes a los años 1992-1994-, 1994-1995, 1995-1996 y 1997-1998, para su inscripción en vías de su regularización. Asimismo, se reconoció el Libro de Patrón de Socios.

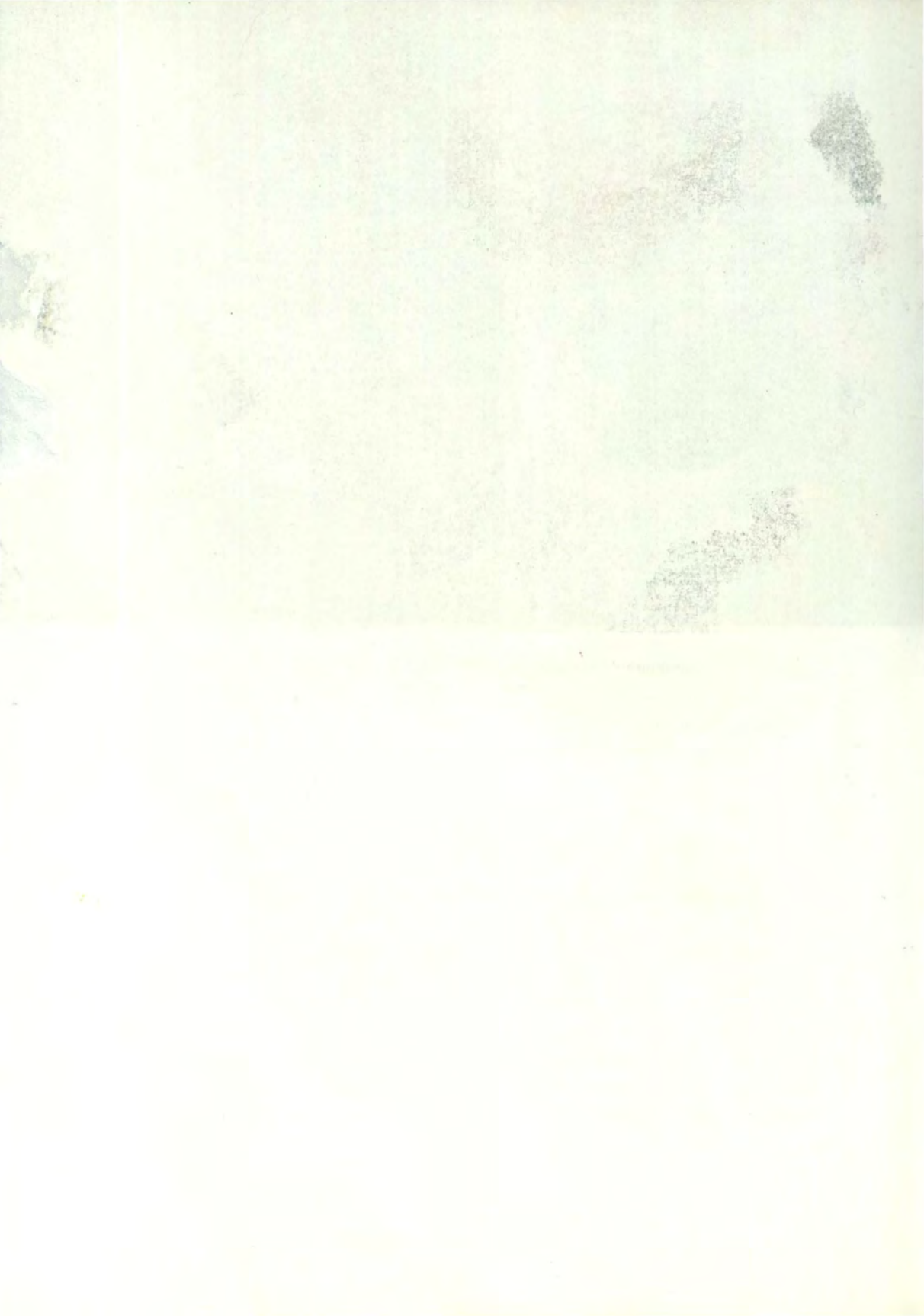
## ABRIL

### HOMENAJE AL C. DE F. DR. FERNANDO ROMERO PINTADO

El viernes 04 el Instituto rindió homenaje póstumo al señor Capitán de Fragata (r) Dr. Fernando Romero Pintado, Miembro de Número Fundador de este Instituto y autor de tres de los volúmenes de la **Historia Marítima del Perú**. A tal efecto, se procedió a la develación de su retrato colocado en la Galería de Retratos de Historiadores Fallecidos. Las palabras de homenaje fueron expresadas por el Calm. (r) Federico Salmón de la Jara, quien hizo una reseña biográfica del Comandante Romero ponderándolo, meritoriamente, por la vastedad de su obra, como Oficial de Marina y como Historiador.



La familia del Capitán de Fragata Dr. Fernando Romero Pintado, en el homenaje póstumo realizado en el Instituto.





El Contralmirante Jorge Brouset Barrios, Director de Intereses Marítimos, condecorando al Dr. Thor Heyerdahl.

1911

LABORATORY

1911

1911

1911

## MAYO

### SESION SOLEMNE

El día miércoles 07 se llevó a cabo la Sesión Solemne en conmemoración del Cincuentenario de la Expedición Kon Tiki a la Polinesia. Los discursos estuvieron a cargo del Contralmirante (r) Ramón Arróspide Mejía y del Doctor Luis Enrique Tord. En el acto el Doctor Thor Heyerdahl fue condecorado por el Contralmirante Jorge Brousset Barrios, a nombre del Comandante General de la Marina y luego fue incorporado como Miembro Correspondiente del Instituto.

## AGOSTO

### REUNION CON MIEMBROS DE NUMERO HISTORIADORES

El día sábado 02 se llevó a cabo una reunión con los historiadores Miembros de Número del Instituto en el Centro Naval del Perú, donde se trató el tema del Proyecto de Constitución de la Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico y la Producción Histórica del Instituto. También se trató sobre los alcances del proyectado Conversatorio sobre la Tercera Parte de la **Historia Marítima**.

### 50° ANIVERSARIO DE LA FIRMA DEL DECRETO SUPREMO 781

El día viernes 08 se llevó a cabo la ceremonia en conmemoración del Cincuentenario de la firma del Decreto Supremo Nro. 781, sobre la doctrina de las 200 Millas Marinas. Los discursos estuvieron a cargo del Doctor Diego García Sayán y el Contralmirante Jorge Brousset Barrios.

## INCORPORACION

El día martes 26 se llevó a cabo la ceremonia de incorporación como Miembro de Número del señor Capitán de Navío (r) Jorge Guerrero Lang, quien disertó sobre "Pro-Marina: su primer medio siglo (1909 - 1959)". El discurso de bienvenida estuvo a cargo del Doctor Percy Cayo Córdova.

### 86° ANIVERSARIO DE LA FUERZA DE SUBMARINOS

El 29 de agosto se llevó a cabo, en el local de este Instituto, una ceremonia en conmemoración del 86° Aniversario de la Fuerza de Submarinos. El discurso de orden estuvo a cargo del señor Vicealmirante (r) Alfonso Panizo Zariquiey.

## **SETIEMBRE**

### **CELEBRACION INSTITUCIONAL**

El miércoles 24 se llevó a cabo una celebración con motivo del XXIV Aniversario del Instituto. La ceremonia fue de carácter interno. La Paraliturgia estuvo a cargo del Rev. Padre Armando Nieto Vélez S. J.

## **OCTUBRE**

### **SESION SOLEMNE**

El día jueves 02 se realizó la Sesión Solemne en homenaje a la Marina de Guerra del Perú por sus 176 años de creación y en conmemoración del 118° aniversario del Combate Naval de Angamos. El discurso de orden estuvo a cargo del Contralmirante (r) Melitón Carvajal Pareja.

## **NOVIEMBRE**

### **PARTICIPACION INSTITUCIONAL**

El Contralmirante (r) Melitón Carvajal Pareja asistió en representación del Instituto al IV Simposium de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, que se realizó en Madrid, entre los días 24 y 28.

## **DICIEMBRE**

### **VISITA DE LA EMBAJADORA BEATRIZ RAMACCIOTTI**

El martes 23 se llevó a cabo un desayuno de trabajo con la Dra. Beatriz Ramacciotti, Miembro de Número del Instituto y Embajadora del Perú ante la Organización de Estados Americanos. El principal tema tratado fue la posible cooperación de los Organismos Internacionales a los que la Dra. Ramacciotti pudiera tener acceso.



## CELEBRACION INSTITUCIONAL

El miércoles 24 se llevó a cabo una celebración con motivo del XXIV Aniversario del Instituto. La ceremonia fue de carácter interno. La Paradiploma estuvo a cargo del Rey. Padre Armando Neco Velaz S. I.

## OCTUBRE

### SESION SOLEMNE

El día jueves 02 se realizó la Sesión Solemne en homenaje a la Marina de Guerra del Perú por sus 176 años de creación, y en conmemoración del 114º aniversario del Cuartel Naval de Angamos. El discurso de orden estuvo a cargo del Comandante en Jefe Juan Carvajal Pareda.

Este número de la Revista se terminó de imprimir el 12 de Agosto de 1998, en la  
**IMPRENTA DE LA MARINA DE GUERRA  
DEL PERU**

Av. Venezuela s/n.  
Bellavista - Callao

