La *Unión* en Angamos

The *Union* in Angamos

Contralmirante Juan Carlos Llosa Pazos. Egresó de la Escuela Naval del Perú como Alférez de Fragata en 1992. Es calificado en Guerra de Superficie, e Inteligencia por correspondencia. Hizo el curso Básico de Estado Mayor (2000), Comando y Estado Mayor Residente (2006) y el Programa de Alto Mando Naval (2017). Cursó las maestrías en Estrategia Marítima, Ciencia Política (2006) y en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo (2009). Realizó el curso internacional "Las relaciones internacionales: Una visión hacia el futuro" (2011) y un diplomado internacional en comunicación corporativa (2018). Ha prestado servicios en diferentes buques de la Fuerza de Superficie, en la que ocupó el cargo de Comandante del B.A.P. *Eten*. Asimismo, ha sido Jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, Comandante de la Base Naval de Chimbote, Director de la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas en el Ministerio de Defensa, Sub-Director de Información de la Marina y Jefe del Servicio Naviero de la Marina. Asume el cargo de Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía en el 2020 y en el 2021 como Director del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval – CITEN. Actualmente, se desempeña como Director de Intereses Marítimos. Es articulista de la Revista de Marina en la categoría "Distinguido".

Resumen: El presente artículo busca contribuir a la reflexión respecto a las consecuencias derivadas de la toma de decisiones en combate. El caso que se presenta es uno poco conocido, y menos estudiado por la bibliografía naval peruana; que lo ha abordado, muchas veces, de manera superficial y ligera. El proceso iniciado a raíz del combate naval de Angamos, en el cual la corbeta *Unión* logró salvarse, enmarca diversos aspectos propios de la legislación de la época, así como de las peculiaridades humanas de la sociedad en la que esta se llevó a cabo.

Palabras clave: Aurelio García y García, Combate Naval de Angamos, corbeta *Unión*, comando.

Abstract: *This article seeks to contribute to the reflection regarding the consequences derived from decision-making in combat. The case presented is one little known, and less studied by the Peruvian naval bibliography, who has approached it, many times, in a superficial way. The process initiated as a result of the naval combat of Angamos, in which the Union corvette managed to save itself, frames various aspects of the legislation of the time, as well as the human peculiarities of the society where it was carried out.*

Keywords: *Aurelio García y García, Naval Combat of Angamos, Union Corvette, Command.*

Revisando entre mis archivos digitales, encontré, recientemente, un artículo que dejé inconcluso hace más de diez años. En efecto, en el 2009 cayó en mis manos el texto original que publicó el Capitán de Navío Aurelio García y García en el segundo semestre de 1880 con el título de *La Corbeta Unión, el 8 de octubre de 1879*, en cuyas páginas el antiguo Comandante de la Segunda División Naval de la campaña de 1879 expone su actuación durante el glorioso combate naval de Angamos y da detalles de las motivaciones que lo condujeron a no presentar combate.

Uno de los protagonistas de este episodio fue el ya citado Comandante García y García, experimentado y prestigioso marino. Otro personaje que se cita en el referido texto es el Capitán de Corbeta Pedro Gárezon Thomas —más tarde Contralmirante fallecido en 1927— último Comandante del monitor *Huáscar* peruano, a quien García y García recurre para corroborar sus afirmaciones.

Se menciona, también, al Capitán de Navío Francisco Carrasco Herrera, el mismo que actuó como fiscal del proceso seguido a García y García tras el pedido que este último hiciere para esclarecer su conducta en la jornada del 8 de octubre. Según los historiadores navales Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda, el Comandante Carrasco tuvo como uno de los primeros destinos institucionales la Amazonía, y, posteriormente, ocupó diferentes colocaciones en el área de educación, pero no se desempeñó, en ningún momento de su carrera naval, como Comandante o Segundo Comandante de buque. Es importante destacar que, Carrasco para esa fecha tenía sesenta y seis años, es decir, un anciano para la época, y figuraba en el escalafón de Capitanes de Navío de 1878 —un año antes de la guerra— con la segunda antigüedad, mientras que Grau y García y García aparecían en las posiciones diecisiete y diecinueve, respectivamente.

Avanzando en el texto de García y García, aparece el Capitán de Navío José Rosendo Carreño Gasso, quien reemplazó a Carrasco como fiscal del proceso. Don José Rosendo había ejercido comando en 1844 como Teniente Primero, y tuvo su mayor experiencia profesional en el empleo de Capitán de Puerto, el cual ejerció en diferentes puertos de nuestro litoral. El Comandante Carreño tenía sesenta y dos años en 1880, también era considerado un anciano por esos tiempos, y, en 1878, ocupaba la quinta

antigüedad entre los Capitanes de Navío en el referido escalafón (había solo dos Contralmirantes en servicio activo para esa época, Antonio de la Haza y Lizardo Montero). Al ser nombrado fiscal del proceso para esclarecer las responsabilidades de don Aurelio, Carreño no ocupaba cargo operativo en la Marina desde hacía más de veinticinco años.

Dicho esto, reproduciré lo escrito años atrás y añadiré conceptos y reflexiones finales.

Un hecho que causó gran polémica a raíz del combate naval de Angamos fue la actuación de la corbeta *Unión* en aquella gesta, específicamente sobre la responsabilidad que le cupo al Comandante de la Segunda División Naval con insignia a bordo de la corbeta *Unión*, Capitán de Navío Aurelio García y García. Como afirma este jefe naval en su manifiesto, al día siguiente del combate, no se tenía en Lima ningún detalle de las acciones de ambos buques nacionales con la escuadra chilena. Sin embargo, sostiene don Aurelio, con cierta amargura, que no faltaron personas que especularon en su contra. En efecto, el escape de la *Unión* fue tomado por algunos como una fuga vergonzosa. Muchos en la capital, sin conocimiento real de la situación táctica en la mar y de la misión de ambas unidades, conjeturaron de todas las formas, al punto de que —como es muy frecuente en nuestra sociedad— se recurrió a la diatriba para denostar al citado jefe naval, refiriéndose a él, burlonamente, como Aurelio Corría y Corría. Siempre la minucia y raras veces la sustancia, hoy como ayer, García y García solicitó al Gobierno que juzgase su actuación del 8 de octubre de 1879. A pesar de ser un marino de conocida reputación y político destacado, no le faltaron enemigos, entre ellos el Comandante José Rosendo Carreño, quien se desempeñó como fiscal en la mayor parte del juicio al que finalmente fue sometido el tercer As —después de Grau y de Montero— quien siempre fue polémico y contestatario. Conocidas son sus disputas cuando la travesía desde Europa al Perú del monitor *Huáscar* y de la fragata *Independencia* que él comandó con el Capitán de Navío José María Salcedo, antiguo marino de origen chileno que sirvió en nuestra Armada por muchos años, e incluso tuvo un hijo peruano que llegó a ser Capitán de Fragata. Salcedo fue el primer Comandante del *Huáscar* luego de ser construido en el Reino Unido en 1865. La odiosidad entre ambos personajes se hizo pública casi de inmediato.

En aquella polémica y en otras, en particular en su defensa en el proceso que venimos tratando, asoma la pluma de un consumado escritor, quien

además de buen marino fue una persona muy culta, cualidades que le serían de mucha utilidad para el éxito de la misión que se le encomendó para establecer relaciones diplomáticas por primera vez con Japón y China en 1873, en circunstancias muy delicadas. García y García fue autor de importantes textos como *El derrotero de la costa del Perú* (dos ediciones: 1863 y 1870), *Apuntamientos sobre la construcción de la fragata blinda Independencia* (1866), *Caza y apresamiento del transporte de guerra* Rímac *por la corbeta* Unión *el 23 de junio de 1879*, entre otros.

También, es importante señalar que don Aurelio fue uno de los protagonistas del juicio militar al que, en 1867, fueron sometidos los comandantes de buques y oficiales que no acataron la decisión gubernamental de ponerse a órdenes del Comodoro norteamericano John R. Tucker, a quien el Gobierno del entonces Coronel Mariano I. Prado había nombrado Comandante General de la Escuadra. Aquellas renuncias al cargo, por demás legítimas, fueron entendidas y juzgadas como deserción y otros cargos graves. En aquel sonado proceso, fueron encausados como líderes Grau, Montero, García y García y Ferreyros. De esos días surgiría el apelativo de Los Cuatro Ases de la Marina para referirse a aquellos jóvenes oficiales, pero, a su vez, muy experimentados y pundonorosos jefes navales.

En el juicio por su conducta en la mañana del 8 de octubre de 1879, don Aurelio fue defendido por el reconocido jurista don Ramón Ribeyro Álvarez del Villar, quien en su adolescencia había ingresado a la Escuela Naval y era contemporáneo no solo de su defendido, sino también de algunos jueces que tomaron parte del proceso, como los Capitanes de Navío De la Barra y Astete.

Ribeyro no concluyó la carrera naval, pero como él asegura en el texto de la defensa del Comandante de la Segunda División Naval, guardaba un profundo aprecio y sentimiento por la institución que formó sus primeros días como profesional. El doctor Ribeyro años más tarde tomó parte activa en la batalla de Miraflores del 15 de enero de 1881 como Coronel provisional al frente de un batallón de la reserva. Fue, además, ilustre parlamentario, ministro de Estado y Presidente de la Corte Suprema.

En su análisis del caso, Carreño acusa, sutilmente, a quien llama Jefe Superior —es decir Grau, aunque no se atreve a nombrarlo— quien, siendo "Jefe de una comisión tan seria y peligrosa en territorio enemigo" (sic), no dio instrucciones precisas al Comandante de la Segunda División en cuanto

a derrota, reconocimientos, recaladas, puntos de reunión y de combate. Por otra parte, el fiscal encuentra responsabilidad en el Comandante García y García, y recomienda que se le someta a consejo de guerra, basándose en artículos de las antiguas ordenanzas navales españolas de 1793; que, precisamente, el Capitán de Navío Grau, en su informe anual como Comandante General de Marina (de fecha 2 de enero de 1878), había recomendado al Ministerio de Guerra y Marina se designe una comisión para su revisión y actualización por obsolescencia. Esta normatividad fue reemplazada recién en 1886 por el Reglamento de la Marina Militar peruana. Algo similar ocurrió también en Chile, que mantuvo en vigencia aquellas ordenanzas de 1793 hasta 1888, tal como refiere el Capitán de Navío de la Armada de Chile, Carlos Tromben Corbalán, en un artículo sobre el tema. De ahí que, a pesar de su vigencia, debió tomarse aquellas ordenanzas solo como referencia, ya que, cuando fueron concebidas, la tecnología y la táctica naval habían cambiado muy sustancialmente para 1879, que, por demás, su naturaleza obedecía más a la organización del servicio a bordo y a normas de conducta que a doctrinas de guerra naval.

Por otra parte, no tomó en cuenta el fiscal un hecho importante que debilitaba su acusación, esto es la misión asignada a cada comandante de división por el Director de la Guerra, General de División Mariano Ignacio Prado, que consistía en hostigar las líneas de comunicaciones marítimas del enemigo y en destruir fraccionadamente la escuadra chilena, evitando el combate con fuerzas enemigas superiores. Esa misión debía anteponerse a cualquier artículo de las ordenanzas navales.

Señala el Comandante Carreño en su vista de la causa, que el Contralmirante Grau tenía el mando de ambos buques, por lo tanto, los movimientos de ambas unidades debían de responder a las decisiones de Grau, hecho que no se ajusta a la formalidad de la organización mencionada. Ambos oficiales eran comandantes de división, cuyo comando superior correspondía al Director de la Guerra, quien no había designado a un comandante general de escuadra que tuviese el comando de todos los elementos navales en guerra, por lo tanto, Grau no era jefe de García y García en la línea de comando.

Al respecto, ya el propio Grau, en carta dirigida a su amigo, compadre y correligionario, el diputado civilista Carlos Elías de la Quintana, advirtió aquella debilidad:

> Cuanto mal hacen en nuestro país las pequeñeces de partido. Si Prado, como debía, y como yo se lo indiqué tantas veces, le da el mando de la escuadra a Montero, todo hubiera marchado mejor, porque así este, como Almirante, hubiera ido en la Independencia, que era buque aparente para estado mayor, y el 21 de mayo la *Independencia* se hubiera quedado en Iquique combatiendo con la *Esmeralda*, y a mí no se me hubiera escapado la *Covadonga*.

En efecto, en otra carta a Carlos Elías, el héroe de Angamos afirma que Prado pretendía saber más de la guerra en el mar que los mismos marinos. Por demás eran conocidas sus muchas diferencias durante la campaña naval con el Director de la Guerra. Posteriormente, al ser ascendido a Contralmirante, tampoco se le asignó al Contralmirante Grau el mando de la escuadra, ni se la reorganizó.

Con ello, Prado se convertía en los hechos en Almirante de Escuadra, tal vez para que nadie opacara "sus futuras victorias". La muerte de don Miguel Grau y la captura del *Huáscar* acabaron con esas ínfulas. La tragedia que este hecho significó para el Perú desequilibró al Presidente Constitucional. De ahí la explicación más coherente del porqué de su apresurado e injustificable viaje al extranjero —dada su posición, nada menos que de Director de la Guerra— o, más bien, fuga del país semanas después, hecho realmente insólito, cuando no inaudito.

Por otra parte, ambas unidades, a lo largo de la campaña naval de 1879, operaron como elementos de tarea o corsarios en libertad, tal como sesenta años más tarde lo harían los acorazados de bolsillo alemanes y como el submarino, moderno artefacto naval que maximizaba la sorpresa para el golpe y el repliegue. Mucha acción y adrenalina a cada momento. Valientes e intrépidos marinos como jamás habían surcado los mares del sur desde la captura de la *Esmeralda* realista a manos del Almirante Cochrane y del Capitán de Navío Guise en 1820.

En carta fechada en Lima el 12 de enero de 1880, el Comandante García y García recurre al entonces Capitán de Corbeta Pedro Gárezon, en su condición de último Comandante del monitor *Huáscar* peruano, a fin de que aquel corrobore sus descargos sobre dos de las acusaciones más serias hechas en su contra: que la corbeta *Unión* al avistar a la escuadra enemiga abandonó su puesto sin hacer señales al *Huáscar,* lo que dio lugar a que este fuese sorprendido, encerrado y batido; que ningún caso hizo la *Unión* de los mandatos comunicados por señales del *Huáscar* que le ordenaba batirse con la escuadra chilena, de cuya persecución no pudo librarse el monitor.

El Comandante Gárezon le responde al día siguiente llamando desfiguraciones o inventadas versiones sobre el papel de la *Unión* al frente de la escuadra chilena, calificándolas de grosera falta a la verdad, que no tuvo en cuenta, siquiera, el daño causado a la honra nacional. Líneas más abajo, Gárezon menciona las maniobras que hicieron ambas unidades para burlar la caza de la escuadra enemiga, detallando que, en determinado momento en que ambos buques:

> …estuvieron casi al habla y sin que yo, como oficial de derrota y señales —hoy lo denominamos jefe del departamento de operaciones, que me hallaba al lado del malogrado Contralmirante Grau, recibiese de él, ni de nadie a bordo, órdenes respecto de señales; las que, por lo tanto, ni entonces ni antes ni después, se le hicieron de ningún género a la *Unión*. Ambos buques procuramos salir de la emboscada que fuerzas poderosísimas nos habían armado; esta es la verdad, y lo que el deber, el honor y las conveniencias nacionales prescribían hacer. Lamentar pues, como con justicia se hace la pérdida del *Huáscar* y acusar a la *Unión,* que ninguna ayuda podía darnos, porque no corrió igual fin desgraciado, es algo ilógico, y que solo podrá explicarse por un acto de irreflexiva exaltación patriótica al frente de sucesos tan trascendentales.

Por otra parte, se debe anotar que, en favor de García y García hubieron versiones sobre el repliegue de la *Unión* de Angamos, como es el caso del historiador y abogado Tomás Caivano. Este ciudadano italiano, que fundó en Lima el diario *La Patria* en 1871, fue un ardiente defensor de la causa nacional en la guerra y fiero crítico del rol que cumplió Prado como Comandante Supremo de Mar y Tierra. En su *Historia de la guerra de América entre Perú y Chile*, volumen 1, publicado en 1882, sostiene:

> El intrépido Contra-Almirante Grau, sin embargo, no dejó de apercibirse desde el primer momento que muy difícil, por no decir imposible, le habría sido deshacerse del poderoso enemigo que tenía enfrente, antes que llegase la segunda acorazada con el resto de la escuadra, en cuyo caso su situación sería de las más desesperadas y sin temor, a la par que sin esperanza, su primer pensamiento, con la nobleza de ánimo que le distinguía, fue para las difíciles condiciones de su país, al cual quizás iba a faltar con él su principal apoyo; y sin dejarse seducir por ninguna cobarde ilusión sobre la ayuda que hubiera podido prestarle la frágil corbeta *Unión* —aquí una exageración de don Tomás, en realidad no era frágil aquella unidad de combate—, pensó por el contrario en salvarla de una cierta é infructuosa ruina, para que pudiese más tarde prestar más útiles servicios a su patria; y dio, por medio de las señales de uso, al comandante de aquella, la orden siguiente: Salve usted su buque: yo me quedo aquí cumpliendo mi deber.
> Tres naves ligeras se destacaron, una de la primera y dos de la segunda división

de la escuadra chilena, a perseguir la *Unión*; pero esta, hábilmente dirigida por su inteligente comandante Aurelio García y García, pudo llegar salva é ilesa a Arica en la siguiente mañana del 9…

Don Tomás no cita fuentes ni testimonios, que por demás quedan desmentidos por uno de los hombres que estuvieron cerca de Grau, el entonces Teniente Primero Pedro Gárezon como se ha visto. Pero, en todo caso, no sería extraño que el curso de acción adoptado por la *Unión*, de haberse dado el caso, contase con la aprobación del Gran Almirante.

Es importante hacer notar que, cuando fue adquirido, la *Unión* era un buque poderoso, dotado de importante artillería rayada, que tenía como principal ventaja su velocidad, que llegaba a alcanzar catorce nudos. Su aparejo de *clíper* lo hacía muy marinero para surcar las olas. Su diseño le premunía de grandes posibilidades de escape de las garras de un enemigo superior en capacidad artillera al producirse un encuentro no deseado. Su maniobrabilidad era considerablemente superior a la del *Huáscar,* cuya arquitectura estaba concebida más bien para la defensa de costa, por lo tanto, poco marinero para operar en mar abierto.

Quince años antes de Angamos, el entonces Teniente Primero Miguel Grau Seminario había sido nombrado en comisión a Francia para inspeccionar dos corbetas que el Perú tenía interés en adquirir, cuyas características principales las constituían sus 240 pies de eslora, sus 35 pies de manga y sus 1,500 toneladas de desplazamiento, además de su propulsión mixta y de sus 14 piezas de artillería de 70 libras. Aquellos buques de guerra, aunque inicialmente construidos para los confederados norteamericanos en plena guerra de Secesión norteamericana, con los nombres de *Shanghái* y *San Francisco*, fueron incorporados a nuestra fuerza naval del Pacífico como *Unión* y *América*, respectivamente, nombres muy alusivos al momento que se vivía, es decir la guerra con España que unió al Perú, Chile y Bolivia.

En una carta dirigida al ministro plenipotenciario de la República del Perú en la Gran Bretaña y Francia de fecha 10 de noviembre de 1864 —y que reproducimos en el presente artículo— el Teniente Grau detalla las bondades del buque adquirido.

La ventaja que por diseño poseía la corbeta *Unión* fue muy bien explotada por el Comandante de la Segunda División Naval, Capitán de Navío Aurelio

García y García y por el Comandante del buque, Capitán de Navío Nicolás Portal, como también más tarde lo haría el Capitán de Navío Manuel Villavicencio Freyre —relevo de Portal en ese cargo— al romper dos veces el bloque al puerto de Arica el 17 de marzo de 1880.

La *Unión*, de acuerdo a la respectiva orden de operaciones, debía proteger el convoy de la fuerza naval desplazada hacia Arica al inicio de las operaciones navales en mayo de 1879, navegando a alta velocidad próximo a la costa, protegiendo el desembarco de transportes como el *Oroya*, incursionando sobre el litoral boliviano y chileno en repetidas oportunidades para apresar y/o destruir a blancos de oportunidad, debiendo tomar precauciones contra torpedos.

Por otra parte, es importante mencionar que ambos fiscales del proceso seguido a don Aurelio pertenecieron a la segunda generación de oficiales de la Marina de Guerra independiente y que habían ingresado al servicio en promedio veinticinco años antes que la generación a la que pertenecieron Grau, Montero, García y García, Ferreyros —los famosos Cuatro Ases de la Marina— Astete, More, entre otros distinguidos jefes navales, que, en otro artículo que me fue publicado en esta revista, llamamos primera generación de marinos en blindados. Como se puede apreciar, la diferencia generacional era muy marcada entre acusador y acusado, pese a ostentar la misma graduación, es decir Capitán de Navío. Este hecho colocaba en posición poco idónea tanto a Carrasco como a Carreño para actuar en el proceso como fiscales, considerando que la experiencia de aquellos marinos aurorales se restringía a la propulsión a vela, lo que de por sí significaba muy diferentes maneras de concebir la guerra naval entre aquellos jefes y los que dotaban blindados y buques de propulsión mixta.

En el caso de la lucha en el mar de los “de a vela”, se aparejaba más a la de los caballeros antiguos que por siglos hicieron del combate en el mar una prolongación del duelo en tierra, mientras que los navegantes a quienes mandaban maniobraban sus plataformas desafiantes al capricho de los vientos. El cambio tecnológico que significó pasar de la propulsión a vela al vapor, y más aún la aparición del blindado, implicó cambios sustanciales en el empleo táctico de los buques de guerra donde el viento dejó de constituir el elemento vital para el desplazamiento de las unidades al momento de combatir.

Por otra parte, quedará demostrado en su defensa que, García y García actuó conforme a los principios de la guerra en cumplimiento a las instrucciones recibidas del Director Supremo de la Guerra, General de División y Presidente Constitucional en ejercicio Mariano Ignacio Prado Ochoa, y que obedecieron a la más conveniente estrategia naval que se estableció para llevar a cabo las operaciones navales correspondientes.

Dado que la fuerza enemiga había aplicado con eficiencia uno de los principios de la guerra, como es el de la sorpresa, los dos buques peruanos no podían tomar otro curso de acción más que escapar de la trampa. Por efectos de la velocidad sobre el terreno y su diseño muy marinero, solo lo lograría la *Unión*. Esa sería precisamente la primera hazaña de la corbeta, escapar de la de Angamos.

Aquí, es importante recurrir a reflexiones de autores clásicos como Sun Tzu y su *Arte de la guerra*. El célebre General chino, en una de sus llamadas máximas, afirma que "cuando tu enemigo se concentre prepárate contra él, donde sea fuerte, evítalo".

Por su parte, el psicólogo y escritor norteamericano Robert Greene, autor de la obra *Las 33 Estrategias de la Guerra*, llama la estrategia de la inacción a la que considera que:

> … el repliegue de cara a un enemigo fuerte no es signo de debilidad, sino de fortaleza. Al resistirte a la tentación de responder a un agresor, ganas tiempo valioso: tiempo para recuperarte, pensar, adquirir perspectiva. Deja que tus enemigos avancen; el tiempo es más importante que el espacio. Negándote a pelear, los enfurecerás y alimentarás su arrogancia. Pronto se extralimitarán y empezarán a cometer errores. El tiempo los exhibirá como imprudentes y a ti, como sabio. A veces puedes lograr más no haciendo nada.

Que la corbeta *O'Higgins* y el transporte artillado *Loa* emprendieran la persecución de la corbeta peruana, implicaba la posibilidad de que ambos buques en determinado momento fuesen auxiliados por el *Blanco Encalada*, mientras el *Cochrane* asestaba golpes mortales al *Huáscar* durante la homérica contienda frente a Punta Angamos.

En efecto, si la *Unión*, forzando el enganche, hubiese virado hacia sus perseguidores para golpearlos fugazmente, le habría brindado a sus enemigos

las condiciones perfectas para que le tendiesen una nueva trampa. Ambas unidades, reduciendo su andar deliberadamente, daban tiempo para ser auxiliadas por el *Blanco Encalada*. Es muy probable que esto último fuese considerado durante el proceso de planeamiento del estado mayor de la escuadra que comandaba el Capitán de Navío Galvarino Riveros, al analizar las posibilidades de la fuerza naval peruana. Por otra parte, la *Unión* requería de efectuar tiro por las bandas, por lo que debía colocarse a la capa de su blanco, lo que la exponía más aún.

A ello, hay que sumar los informes del Comandante de la *Unión*, Capitán de Navío Nicolás Portal, sobre las limitaciones de la munición de mediano calibre a bordo, lo que ponía en situación de gran vulnerabilidad a su unidad.

En efecto, en el diario de Pedro Luis Storace, marino italiano y maquinista de la corbeta *Unión*, editado por el ilustre historiador naval Capitán de Navío don Julio J. Elías y publicado por el Centro de Estudios Histórico Militares, se hace referencia un informe del Comandante de la *Unión*, cuyo extracto se reproduce a continuación:

> Preocupación especial significó para el Comandante de la *Unión*, el carecer de espoletas apropiadas para las bombas voruz de a 70 libras, pues, aunque le remitieron un competente número de ellas de tubo de zinc y percutor de madera, eran tan defectuosas que hacían estallar las bombas a muy corta distancia, sin llegar, por supuesto, a donde se suponía el barco enemigo, exponiendo de este modo al cañón que las disparaba y con el grave peligro de que bien podía verificarse la explosión antes de salir el proyectil del ánima. *Decía Portal:* Diferentes ensayos se han hecho para evitar este defecto sin conseguir resultado satisfactorio, pues la mayor distancia a que la generalidad de los proyectiles ha hecho explosión ha sido, aproximadamente, la de cien yardas, y esta circunstancia me permite decir que no es probable sacar partido alguno de las referidas espoletas, y, por tanto, es como si no existieran a bordo.

Aquí, es importante recoger la versión del periodista José Rodolfo Del Campo, corresponsal de *El Comercio*, en el libro *Campaña naval de 1879*, quien cita las notas y despachos que realizó durante la campaña. Este texto fue publicado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en 1979, como parte de la serie crónicas y testimonios, que fue presentado por el recordado Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo y prologado por el distinguido historiador Herman Busse de la Guerra. En su diario, anota Del Campo que el día 12 de octubre envió un despacho, estando ya en Lima y a bordo de la *Unión*, que decía:

> … no era prudente, pues, que la *Unión* comprometiera un combate con las dos corbetas y el *Loa*, porque a estos buques se hubieran reunido, desde que dejáramos nuestro rumbo, todos los demás que venían por el sur, entablándose así, voluntariamente, una de las luchas más desiguales, que por mucho que hubiéramos hecho y por grandes que hubieran sido los sacrificios que nos impusiéramos, era punto menos que imposible poder contrarrestar, si no en ventaja a lo menos con igualdad, al enemigo, y se habría perdido la corbeta, aunque sucumbiendo heroicamente.

Luego, Del Campo asegura que, ante la apremiante situación, García y García ordena se conforme una junta de guerra con los oficiales superiores de la corbeta, en la que se resuelve no presentar combate —salvo hallarse al alcance de sus armas— y garantizar la sobrevivencia del buque, para lo cual firmaron un acta.

Cabe destacar que, el Comandante de la Segunda División Naval, mientras se replegaba con rumbo norte hacia su puerto base —Arica— convocó una junta conformada por él y los oficiales superiores de a bordo, a saber, el Comandante del buque, Capitán de Navío Nicolás Portal; los Capitanes de Fragata Juan Salaverry, Segundo Comandante; Emilio Benavides; Gregorio Paz; y el Jefe de la Guarnición, Teniente Coronel Leopoldo Flores Guerra. Unánimemente, se decide cumplir con la misión encomendada. No obstante, los oficiales subalternos del buque, con mucho ímpetu, pero con menos claridad de la situación y experiencia profesional, exigieron al comando girar 180 grados para enfrentar al enemigo, creyendo que con eso podría hacer algo por el *Huáscar*, situación que devenía en impracticable. El comando les hizo ver que no era conveniente tal proceder y que la resolución adaptable se impuso y con ello la prudencia frente a la adrenalina juvenil; no obstante, los oficiales subalternos firmaron un acta dejando constar su posición.

En las líneas de su defensa, don Aurelio deja apreciar la agudeza de un consumado escritor que sabe apelar a la ironía para desarmar los endebles argumentos de su acusador, señalando, entre otras muchas precisiones con ese talante, que "aquí saltan palpablemente que elegiría el que juzga las evoluciones y movimientos de los buques a vapor, con el criterio que en tiempos que pasaron se aplicaron a los barcos de vela". También, es importante destacar la brillante defensa del jurista Ramón Ribeyro Álvarez del Villar.

Desde el punto de vista militar, el Comandante de la Segunda División Naval había cumplido con éxito la misión encomendada: es decir, incursionar en aguas del enemigo, hostigar sus líneas de comunicaciones marítimas, hundir blancos de oportunidad y replegarse ante la presencia de unidades navales de mayor poderío con las que no debería trabar combate, salvo no hubiese posibilidad de escape, circunstancia en la que debería poner a salvo el honor de nuestro pabellón.

Optar por no ir al encuentro del enemigo en esas circunstancias de tanta desventaja para el buque peruano, fue la mejor decisión. Aquello quedaría demostrado en el juicio, finalmente, como veremos. Había que salvar esa nave para el Perú sin correr riesgos que cambiarían la situación operacional del momento.

No obstante, durante varios días el escape de la *Unión* en Angamos fue la comidilla de muchos círculos sociales, políticos, periodísticos y militares en la otrora Ciudad de los Reyes, capital del Virreinato del Perú. No tengo duda que subyacía un móvil político de parte de cierto periodismo vinculado a Piérola, que buscaba resaltar los errores de Prado en la conducción de la guerra, además de atacar a los jefes navales en el frente —Montero, Grau, García y García y Carrillo— por tratarse de conspicuos líderes civilistas acérrimos enemigos del El Califa, aunque distanciados políticamente del gobierno desde varios años atrás.

Sin embargo, meses más tarde de la pérdida del *Huáscar*, don Aurelio cruzaría el Rubicón hacia las tiendas del más prominente discípulo del refinado caudillo don Manuel Ignacio de Vivanco: don Nicolás de Piérola. El Califa nombró al tercer As de la Marina —después de Grau y de Montero— como anota su biógrafo Javier Buenaño Muro, su secretario en campaña, y más tarde, Secretario General de Estado de su endeble gobierno. Los vaivenes de la política…

Debo añadir a lo escrito hace ya tantos años, que, con el fallo del 17 de mayo de 1880, el consejo de guerra, presidido por el General Juan Nepomuceno Vargas e integrado por los Capitanes de Navío Diego de la Haza, José Elcobarrutia, Lino de la Barrera, Antonio Hercilio Cabieses, Luis Germán Astete y Juan Manuel Fanning, absolvió por unanimidad de todo cargo y responsabilidad al Capitán de Navío Aurelio García y García, "sin que el presente proceso pueda, en ningún tiempo ni circunstancia, hacer

de nota en su carrera, en su nombre, y que se le advierta al fiscal que, al igual caso de emitir su opinión, lo efectúe de algún modo más explícito". El Gobierno, presidido por Nicolás de Piérola, aprobó el fallo del consejo de guerra de oficiales generales con documento rubricado por el Jefe de Estado y por el Secretario de Marina, Capitán de Navío Manuel Villar.

Finalmente, haré algunas reflexiones sobre este episodio controversial de nuestra historia naval.

En primer lugar, es importante considerar el detalle, muchas veces ignorado, que García y García no era el Comandante del buque, y, por ello, sus decisiones tenían que suscribirse —como así fue— al esfuerzo operacional que exigía la campaña naval. La responsabilidad del desempeño táctico del buque en la escena de acción recaía en Portal, quien en última instancia era el responsable de la seguridad de su unidad y del cumplimiento de la ordenanza en lo que correspondía a entrar en combate para salvar el honor nacional, en caso aquello fuese ineludible. A diferencia de Grau, que tenía a su cargo el comando divisionario y el de su buque, García y García tenía que hacer inteligencias con Nicolás Portal. Está claro que ambos jefes navales compartieron la idea del escape de la trampa, y, en ese sentido, no hubo, hasta donde sé, y a juzgar por el acta firmada por ambos y los otros oficiales superiores, discrepancias. Tanto el Comandante del buque como el Comandante de División embarcado consideraron que el accionar adoptado era el mejor.

En segundo lugar, creo importante apuntar que, en el análisis del caso que hace el fiscal Carreño no se valora lo suficiente la principal ventaja que para esa circunstancia poseía la corbeta, es decir su velocidad. Más que evaluar el desempeño táctico de la corbeta, el Comandante Carreño se centra en premisas de manual, en el cumplimiento a pie juntillas de las ordenanzas, dejando de lado el hecho de que, en la guerra, a la hora de la lucha, se presentan zonas grises, y que el azar, siguiendo a Clausewitz, se convierte en un factor determinante. Tampoco sopesa el fiscal las limitaciones del alistamiento para el combate que presentaba el buque, informadas al Alto Mando en el Callao por Portal —ignoro si con oportunidad o no— las mismas que debieron ser tomadas en cuenta al momento de hacer el análisis del caso.

En tercer lugar, no sería de extrañar que en la débil acusación de Carreño subyazca el móvil político. Recordemos que García y García fue

uno de los más conspicuos líderes del civilismo —fue además uno de los fundadores del llamado Partido Civil— grupo político que tuvo gran influencia —y presencia— en la Marina de Guerra de Perú, y que era enemigo mortal del partido de Nicolás de Piérola, que después de la guerra se denominaría Partido Demócrata. Tras el secuestro del *Huáscar* en 1877 por el Comandante Astete y otros oficiales seguidores del caudillo Nicolás de Piérola, es muy probable que surgieran dos grupos rivales al interior de la Marina, es decir los marinos civilistas y los marinos pierolistas, como Astete o el antiguo Capitán de Navío Manuel Villar, enemigo de Montero, este último encumbrado líder del Partido Civil. Es muy probable, también, que el Comandante Carreño formase parte de los simpatizantes del segundo grupo. La sospecha de lo dicho me la revela una carta que don José Rosendo le escribió al Teniente Primero José Manzanares, ayudante del Contralmirante Montero, fechada el 12 de junio de 1879. En ella, Carreño se expresa en duros términos contra el gobierno de Manuel Pardo y Lavalle (1872-1876) calificándolo de miope gobierno por no haber mandado construir buques para conservar el dominio del mar. "Se miró con desdén cada indicación y, desgraciadamente, hoy cosechamos el fruto de la impericia, presunción e ignorancia de los hombres que regían en el poder en tan aciaga época", sentencia con dureza don José Rosendo. Y, aunque no tengo duda de que la razón le asistía al Capitán de Navío Carreño esa vez, puesto que el destino confirmaría sus augurios como los de muchos otros marinos —como él mismo señala en su misiva a Manzanares— es evidente que al fiscal del caso García y García, el civilismo le inspiraba no poca aversión, justificada o no. Y, si bien es cierto que don Aurelio desde 1877 estaba alejado del Partido Civil —como Montero aunque por distintas razones— tras su frustrada rebelión contra el Gobierno Constitucional de Mariano Ignacio Prado, su figura siempre estuvo muy asociada al Partido Civil. Hay odios, como los políticos que jamás se logran exorcizar. La historia política del Perú, desde la aurora republicana hasta nuestros días, está plagada de aquellas malquerencias infranqueables.

En cuarto lugar, algunos investigadores de la campaña naval han opinado que García y García fue un marino de escritorio, basándose en su producción intelectual, apreciación que no comparto dados sus amplios servicios a bordo y las trascendentales comisiones que le fueron encomendadas, como la incorporación de la fragata blindada *Independencia* a la Fuerza Naval del Pacífico, tras su construcción en el Reino Unido, para lo cual fue nombrado su primer Comandante. Don Aurelio tal vez haya carecido de la audacia y

osadía de Grau, y, aunque el 12 de abril en Chipana sus resultados no fueron los mejores, su peligrosa incursión a aguas chilenas hasta Punta Arenas con pocas probabilidades de éxito y con el peligro latente de ser interceptado por los blindados enemigos, así como por su decisiva actuación en la captura del transporte *Rímac*, nos revelan su compromiso y valor para llevar a cabo misiones de altísimo riesgo, las mismas que cumplió con incuestionable patriotismo.

Mi opinión es que el Capitán de Navío don Aurelio García y García fue un comandante cauteloso, con perfecto entendimiento de que el cumplimiento de la misión es lo primordial para el éxito de las operaciones, más aún en una guerra como la de 1879, en la que la suerte del Perú dependía de nuestro poder naval. Esta característica particular contrastaba con la intrépida, pero serena agresividad de Grau, que lo hacía un comandante insuperable para golpear y escapar. Adrenalina a cada instante, comandante severo y circunspecto, que no parpadeaba ni aún en el peligro.

A don Miguel, esa mañana épica del 8 de octubre de 1879, lo esperaba la gloria; a don Aurelio —junto con Nicolás Portal— la victoria por haber salvado la última unidad de combate capaz de hostigar las líneas de comunicaciones enemigas, como lo hizo hasta el 17 de enero de 1881. Gracias a García y García y a Portal, al menos una de ellas logró escapar para seguir operando contra el adversario.

El viejo deporte nacional de torpedearnos es una práctica muy antigua que debemos tener la madurez de desterrar de una vez por todas.

Honor a la memoria del Capitán de Navío don Aurelio García y García y a los valientes guerreros de la corbeta *Unión*, que tanto orgullo nos siguen inspirando a los marinos, legítimos herederos de sus glorias.

Londres, noviembre 10 de 1864

Al Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario
de la República del Perú cerca de las cortes de la Gran Bretaña y Francia

Señor Ministro:

Absolviendo las preguntas que se ha dignado hacerme en oficio del 8 del presente, cerca de los buques San Francisco y Shanghái que por orden de us. pasé a reconocer en el puerto de Saint Nazaire el 12 del próximo pasado; tengo el honor de decir a us.

A la 1ra, que después de un prolijo examen de dos días, puedo afirmar que dichos están bien amarrados. Todo su cuadernaje y costados son de roble y de tick de la India, clavaos en cobre hasta la línea de agua, y de allí para arriba de fierro galvanizado: tiene en todo el largo de su eslora, así como del trancanil hasta 5 pies de ancho y 1 de pulgada de espesor, y a ella se adopta una trabazón también de planchas de fierro del mismo grueso, figurando enjaretado por la parte interior y por exterior del cuadernaje. Tal sistema aplicado a estos buques no puede menos que darles una solidez nada común; aunque es cierto que por figura de clipper que tienen no se les puede considerar en vigor como modelos de buques de guerra. Esta alteración de forma corriente se ha consultado para darles un excelente andar. Por eso, en las pruebas practicadas en belleite, que presencié el 17 y 28 del pasado, obtuvo el San Francisco un promedio de marclia de 13 millas 72 centésimas y el Shanghái 13 millas 68 centésimas por hora, lo cual es muy satisfactorio. Las máquinas son de 400 caballos (medida francesa) de fuerza y funcionan con admirable regularidad y precisión, su constructor es Mezailine, que goza de gran reputación, y sus máquinas se emplean en la Marina francesa. La arboladura está dispuesta casi como en las fragatas de vela, de manera que la maquina entra como auxiliar, y sin ellas se puede navegar a la vela con bastante rapidez. Los palos reales y vergas principales son de acero.

Por todo lo expuesto, creo que dichos buques son bastante fuertes y útiles para cualquier servicio de guerra.

A la 2da. El precio de dos millones trescientos mil francos cada uno, parece ciertamente un poco exagerado; pero atendiendo a las dificultades de nuestra situación actual, y al mal estado de nuestra escuadra, creo que esto no debe ser un obstáculo para la adquisición de los buques.

A la 3ra. Creo firmemente que pueden prestar servicios importantes al país como buque de guerra, pues su magnífica artillería rayada de gran poder y alcance y su extraordinario andar les dan ventajas positivas sobre cualquier bloqueo que se estableciere en nuestros puertos.

A la 4ta. Sabiendo aprovechar las indicadas ventajas, no solo pueden batir a cualquier buque de armamento igual, sino resistir con buen éxito a otros de fuerza superior.

A la 5ta. No creo que habría dificultad para conseguir tripulación mixta en Londres, a no ser que ocurran inconvenientes que hoy no es posible prever.

A la 6ta. De conformidad con la política que ha asumido el Supremo Gobierno, y con los votos del país en general, creo que la adquisición de elementos de guerra marítimos es una necesidad imperiosísima, y que, por tanto, se debía aprovechar la oportunidad de comprar estos buques, oportunidad que tal vez no se presentará más tarde.

Dios guarde a us.

Miguel Grau