Reynaldo García Sañudo

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

Por el amor que tengo a mis hermanos
y a mis amigos, déjenme decir:
"Que vivas siempre en paz".

Salmo 122, verso octavo.

Año 1970. Era domingo 31 de mayo, cuando Lima tembló en el mismo estertor que en ese instante remecía gravemente el norte peruano. El Perú estaba soportando el gravísimo terremoto de Ancash que dejó alrededor de 70,000 muertos y la desaparición de la ciudad de Yungay. Algunas palmeras de la plaza principal resistieron a pie firme el aluvión. Allí están aún, porque el espíritu es permanente como las raíces aunque todo lo demás desaperezca. El mismo día la televisión nos trajo vía satélite imágenes de México 70, aquel torneo donde el equipo peruano de fútbol derrotó a Bulgaria por 3 goles a 2 luego de ir perdiendo por 2 a 0. El capitán de corbeta Jaime Carrera Rivera se encontraba de jefe de Servicio en el B.A.P. *Almirante Grau* y yo de oficial de guardia en Ingeniería. El sacudón fue muy fuerte, llegó con nuestro buque amarrado en el muelle de reparaciones de la Base Naval del Callao. Esperábamos la cisterna de agua, y confundimos inicialmente el golpe en la banda con un mal abarloamiento de la cisterna. "Ese maniobrista es emulo de Grau, teniente!", diría el flamante alférez de fragata Reynaldo García (*emulo*, era un juego de palabra mal acentuada respecto a émulo, que a él le gustaba emplear y se la volví a escuchar en otra oportunidad refiriéndose a un error de alguien, en otro buque). Enrique Neira, Herbert Ponce, Juan Rodríguez, compartieron también con su compañero de promoción severo adoctrinamiento a bordo del buque insignia cuyo Segundo Comandante era el capitán de fragata Guillermo Angulo Denegri, y Comandante el capitán de navío José Conterno Montani. Yo era oficial de calderas. El Comandante Angulo, excelente jefe y muy exigente, en el aspecto disciplinario especialmente, me nombró en el cargo adicional de oficial de personal "Porque si Ud. viene de ser Se-

gundo Comandante de una corbeta (B.A.P. *Diez Canseco,* en 1969), entonces debe conocer de reglamentos casi como yo". En verdad no conocía tanto, pero aprendí mucho y los alféreces conmigo en el largo año 70. Todos quienes servimos por entonces en el B.A.P. *Almirante Grau* debemos mucho de nuestra formación naval al Comandante Angulo, de mérito excepcional si se considera que estaba ya padeciendo una enfermedad cruel de la cual no pudo recuperarse nunca.

En una de esas largas e inolvidables conversaciones de guardia en navegación recuerdo haber comentado con el alférez García la importancia del tiempo que vivíamos, pues un año antes, el domingo 20 de julio de 1969 el hombre había llegado a la Luna, satélite natural que desde entonces perdió vigencia para la ciencia y para los cuentos, hasta para los enamorados (sólo la luna de miel persiste como acurrucando el vocablo luna, aunque sin duda absolutamente desvirtuada en su acepción galáctica). Posiblemente por entonces me comentó su intención de calificarse como aviador naval, especialidad que siempre me apasionó y apasiona, pues soy un aviador naval frustrado. Así las cosas, trascurrió 1970. Muchísimos recuerdos guardamos muchas personas de lo que fue el nobilísimo crucero ligero 81 (CL-81) que llegó al Callao también en domingo, 31 de enero de 1960, construido en Inglaterra y representante del Reino Unido en la bahía de Tokio con ocasión de la rendición del Japón.

Al igual que el Comandante Carrera, hacían guardia de Jefe de Servicio, Julio Raygada García, Juan Ribaudo de la Torre, Jofré Alfaro Salazar, quienes en navegación andaban pendientes también (aunque menos que nosotros, la siempre sufrida gente de Ingeniería) de que la combustión fuera perfecta, es decir ni humo blanco ni humo negro, humo invisible, porque las papeletas entraban a menudo por las chimeneas... En una ocasión, por el intercomunicador llamé al Comandante Alfaro, quien se encontraba de guardia en el puente, y el diálogo, breve, trascurrió así: "Comando de máquinas" (desde la sala de máquinas, naturalmente); pero en vez de responderme el Comandante Alfaro: "Adelante máquinas", me dijo: "Humo negro contesta". Repliqué: "Interrogativa comando". Y de inmediato el mismo Comandante me respondió: "Arreglas tu combustión antes que suba el Comandante Conterno, o ya sabes". Agradecí (y corregí la combustión).

En el verano de 1971, coincidí nuevamente con el alférez de fragata Reynaldo García a bordo de otro noble buque: B.A.P. *Mollendo,* petrolero de gran capacidad, en el que navegamos también muchas millas con un Comandante que considero el mejor navegante que he conocido en la Marina: el capitán de navío Kurt Plate Castro; oficial de navegación era el alférez García y con él hacían también guardia en

navegación Alejandro Sánchez Salazar y Walter García Arata; en Ingeniería trabajé nuevamente con Enrique Neira Carmelino y Eugenio Beltrán Chávez. Estos dos últimos oficiales nombrados, es decir Neira y Beltrán, conformaban con Sánchez Salazar y yo, el Departamento de Ingeniería que tuvo actuaciones realmente épicas en tiempo de paz, especialmente cuando el buque debió soportar temporales maravillosos frente al Cabo Hatteras, llegando a Inglaterra. En todos los casos, el Comandante Plate nos dio lecciones prácticas de buen navegante, y también siempre percibí aun en momentos críticos buen humor y capacidad profesional en los jóvenes García Sañudo, Sánchez Salazar y García Arata en el puente (Sánchez Salazar era también oficial de Carga del buque y como tal manejaba una complicada caja de cálculo de estiba con gran eficiencia. Cuando se le complicaba el asunto, se levantaba de la mesa de trabajo, estiraba los brazos hacía arriba, miraba al cielo y decía "A mí me han dicho que, piano piano, se llega lontano".

Anduvimos por Oxford Street en la época del auge de la minifalda, y las inglesas proclamaban (con un par de buenas razones por lo menos) la autoría de la moda que impuso Mary Quant. A todos se nos salían los ojos. Y del grupo, quien mejor hablaba inglés era García Sañudo, lo cual a veces exasperaba a Eugenio Beltrán quien le reprochaba su "exageración" al hablar; también le molestaba (especialmente cuando nos encontrábamos en una ciudad norteamericana) que Reynaldo fuera tan aficionado a la goma de mascar. Este entonces decía más o menos lo siguiente, dirigiéndose a Beltrán: "Chief (era su manera respetuosa en la introducción siempre que iba a bromear), lo que usted llama "exageración" es acento (y acentuaba el acento norteamericano) y el chicle es básico para el acento; así es que usted, para empezar, vaya comprándose un par de docenas de "buble gum", y si puede doce docenas que es igual a una gruesa". Beltrán le respondió: "Mejor por qué no compras tú doce docenas de huevos fritos que te van a ser más útiles que el chicle". Desde entonces creamos para ambos maravillosos amigos, ocurrentes y excelentes hombres, un par de apelativos, que son cariñosos y no voy a revelar. Volviendo a Oxford Street, recuerdo un mini-motín callejero de Sánchez Salazar o Neira: "Yo no voy a seguir mirando a estas inglesas de reojo, ustedes sigan comprando, yo los espero apoyado en este poste y me voy a romper el ojo unos quince minutos". El Segundo Comandante del *Mollendo* era el Comandante Raúl Parra Maza, también hombre de buenos sentimientos que supo conducirnos con exquisito tacto y comprensión, habida cuenta que nos pasábamos en el mar muchos meses. Nos aconsejaba: "Escuchen música" (yo tenía mis discos rompibles de Tania Libertad y Tchaikowsky que llevaba

a la cámara en horas de fajina). El Comandante Plate también gozaba de la música, mientras jugaban naipes con "Pocho" Paredes, el médico de a bordo (¡cómo no!), Jorge Jiménez Román, jefe de Navegación, y el Comandante Parra. Kurt Plate, sospechosamente, siempre ganaba en el juego, a lo que parece, "diabólicamente" ayudado por Jiménez y el resto de jugadores; pero cuando excepcionalmente perdía, se molestaba y a veces se la agarraba con mi música (yo no sé jugar cartas) y murmuraba algo contra mí, pero al poco rato se le iba el mal humor y para hacer las paces hacía como que dirigía la orquesta y me interrogaba o más bien afirmaba: "Ese es el Concierto número 2 de piano y orquesta" (y seguía dirigiendo imaginariamente). Yo, entonces "vengativamente" le respondía: "No". Y era suficiente para que él se carcajeara y me dijera algo amable (ciertamente se equivocaba a veces, pero yo no le perdonaba que criticara a Tania Libertad, quien por entonces acababa de llegar casi de su tierra norteña, Zaña, y hoy es una figura mundial de la canción, y no ha mucho tiempo realizó en Nueva York dos conciertos inolvidables por los que recibió un cheque, merecido por supuesto, también inolvidable.

El lunes 15 de enero de este año bisiesto, en circunstancias en que hacía su trabajo con la maestría y responsabilidad que todos le conocemos, así como los aviadores navales, y sus alumnos en especial, Reynaldo García no pudo evitar un accidente de su profesión. El estaba a los mandos de su avión y se encontraba a pocos minutos de la cabecera de pista del aeropuerto de Arequipa. Dios, ese Gran Comandante, a menudo tan difícil de comprender, dispuso que ese avión (como otros miles de aviones y de vidas) no llegara a su destino. Nos queda el consuelo de saber que "Coliche" (por primera vez en mi vida lo llamo así) vive ahora eternamente. Que cuida de los suyos con el celo con que siempre lo hizo y que, con su edificante y contagioso buen humor, sonreirá más de una vez, desde el cielo, con la lectura de estas modestas líneas que sus amigos respetuosamente, dedicamos a él, a su familia, y a todos los aviadores navales que han ganado un mundo mejor con su esfuerzo y con su sacrificio para que la Marina sea mejor cada día.

El prestigio ganado en tantos años por Reynaldo García, su honradez profesional, su bonhomia, serán siempre motivo de una reflexión para quienes lo conocimos, un grato recuerdo que será acompañado también por una sonrisa, que esa es la clase de oración mejor, que él nos pediría.