La *Unión* en el Estrecho de Magallanes

Ing. Mariano Gutiérrez Torero

La Antártida tiene, para los peruanos, como vía de acceso a ella los "canales" denominados "magallánicos" o "patagónicos". Éstas son vías semejantes a ríos que están delimitados por el continente mismo y por las numerosas islas que bordean el litoral chileno del sur. Por la importancia estratégica que tiene esa zona y por lo entrañable que nos resulta el recuerdo de un pequeño navío peruano, la corbeta* Unión*, emprendemos el relato de un hecho ocurrido durante la Guerra del Pacífico, más concretamente, durante la campaña naval de la misma.

Al amanecer del día 20 de agosto de 1879, la Primera División Naval peruana, conformada por el monitor *Huáscar* y por la corbeta *Unión*, se encontraba navegando hacia el sur alejada de la costa; la noche anterior habían zarpado de Arica. Buscaban evitar, siguiendo instrucciones del Director de la Guerra, el general Mariano I. Prado, todo contacto con navíos de guerra chilenos. Esas instrucciones, que habían sido impartidas personalmente por el general Prado a los comandantes de nuestras mejores naves de guerra, los capitanes de navío Miguel Grau y Aurelio García y García, implicaban, de ese modo, atacar la retaguardia enemiga al amparo de la oscuridad con la finalidad de cortar sus líneas de abastecimientos. De modo que navegando lejos de la costa no se esperaban grandes sorpresas porque la escuadra chilena se había dedicado a patrullar el litoral con la vana esperanza de sorprender a los buques peruanos durante sus faenas de sabotaje.

El contralmirante Williams Rebolledo, comandante de la escuadra chilena, había decidido ejecutar esta táctica defensiva debido a sus numerosos fracasos en enfrentamientos con las naves peruanas; en varias oportunidades, tanto los blindados *Cochrane* como *Blanco Encalada* (más conocido entre los marinos peruanos como

"el elefante blanco"), únicos navíos de temer con que contaba Chile, habían sido burlados por los rápidos buques peruanos.

De modo que fue una sorpresa para Grau, que fue interrumpido a la mitad de su desayuno con la noticia dada por su segundo comandante, el capitán de fragata Elías Aguirre, de que se había avistado, a proa, un navío que parecía ser chileno. Catalejo en mano, Grau identificó al buque como el *Rímac*, un vapor chileno que prestó servicios de cabotaje hasta el inicio de las hostilidades. Cuando éste, a su vez, se percató con qué buque se las iba a ver, emprendió la fuga al sur. La maniobra envolvente dispuesta por Grau dio rápido resultado: la *Unión* y el *Huáscar* acorralaron al vapor, cuyo comandante, en un intento extremo pero inútil, izó el pabellón francés. Grau dispuso que el teniente primero Pedro Gárezon embarcara en una falúa para entrevistar al comandante chileno; pero cuando el oficial peruano estaba por abordar la nave, ésta arrancó dejando a Gárezon sorprendido y a Grau confuso e indignado. Grau fue rápido: la bateria Armstrong de 300 libras destrozó el mástil y la arboladura del *Rímac*.

"¡Ríndase en el acto o hundo el buque!"

La advertencia llegó nítida a oídos del comandante chileno. Grau para entonces ya sabía que tenía que haber algo muy valioso a bordo como para que los chilenos hayan querido intentar tan torpe huida, de modo que no se sorprendió cuando Garezón, que finalmente había abordado el *Rímac* en compañía de 50 infantes de marina, le dijo: " ¡Señor, no me va a creer lo que hay allí. Se van a morir en Chile cuando se enteren!..."

Se trataba de un gran bocado. Se trataba del orgulloso regimiento "Carabineros de Yungay" al mando del capitán Bulnes, hijo de un alto oficial chileno, que iban a reforzar las defensas de Iquique y Antofagasta. Con él se capturó no sólo gran cantidad de dinero, armamento de campaña, víveres, materiales diversos, uniformes y hasta la caballeriza completa del regimiento, sino también algo que en un primer momento Garezón no había detectado y que Bulnes, torpemente, no había destruido. Se trataba de las órdenes para los destacamentos de Iquique y Antofagasta por las que se les anunciaba el próximo arribo del navío *Glenerg*, procedente de Europa y que llevaba en sus bodegas todo un arsenal para la defensa de esas plazas, además de rifles modernos y municiones para equipar al ejército expedicionario que Chile venía preparando para iniciar la invasión del Perú una vez que el *Huáscar* fuera puesto fuera de operaciones.

"¡Full speed ahead, Mr McMahon!"

No había tiempo que perder. Las calderas fueron forzadas al máximo; los manómetros indicaban más de 15 libras de presión. El ingeniero escocés renegaba; no creía que sus máquinas pudieran resistir así mucho tiempo, pero era necesario intentarlo. El tiempo apremiaba; esto era algo que Prado tenía que saber enseguida y Grau le iba a hacer saber su opinión personal acerca de lo que convenía hacer.

El *Huáscar* y la *Unión* entraron como una exhalación, al anochecer, a la rada de

Arica. Mientras, un correo ya había partido a Tacna a entregar a Prado la solicitud de audiencia suscrita por Grau. Éste ya había dado órdenes de colectar todos los víveres y avituallamientos para una larga travesía. A solas con Prado, Grau le expuso su plan: había que zarpar de inmediato al Estrecho de Magallanes para dar caza al *Glenerg* y apoderarse así del armamento chileno.

La idea fue inmediatamente del agrado de Prado. Por fin se encendía una luz al final del túnel. Por fin una buena noticia en medio de tanto desaliento y confusión. Ya parecía raro que los agentes peruanos en Panamá no reportaran el embarco de pertrechos para los chilenos; y ahora el triunfo parecía posible de la mano del azar. Grau pretendía viajar con el *Huáscar*, pero eso habría sido una imprudencia porque la sola presencia del monitor inspiraba temor en los puertos chilenos... y una ausencia prolongada los haría recelar, más aún estando como estaban Tacna y Arica infestados de espías. De modo que se decidió que fuera la corbeta *Unión* la que intentara cambiar el curso de la guerra.

Al Sur, a Magallanes

Casi nadie llevaba entre sus prendas ropa adecuada para el frío aquella misma noche de agosto de 1879. Corbeta de madera, construida en Francia, con noble pino, en 1863, zarpaba sin lo indispensable para semejante travesía, ni siquiera el excelente carbón de cardiff que le habría permitido alcanzar 11 ó 12 nudos de velocidad. Y encima de todo, tener que navegar por el océano, y no por los canales, para evitar ser vistos. Era una lástima, Aurelio García y García, capitán de navío comandante de la *Unión*, uno de los cuatro ases de la marina peruana, conocía muy bien esos recovecos; había luchado en esos parajes, codo a codo contra los españoles en compañía de los que ahora eran los enemigos. A todos los jefes navales chilenos los conocía; había servido a órdenes de Williams Rebolledo en la guerra de 1866. Pero ahora, por primera y única vez, y en contra de sus antecedentes de embajador, se le encomendaba una misión que requeriría, seguramente, de una rudeza para la cual no estaba de modo alguno preparado, y ejercer ésta ante una población civil que de seguro resistiría sus intentos por obtener información.

Esa población era Punta Arenas, a orillas del Estrecho de Magallanes, que con la cercana vecindad de la Tierra del Fuego, era el puerto más meridional de la Tierra. Durante el invierno, éste era lugar obligado de paso de todos los navíos que venían de Europa; ninguno se atrevería a cruzar el paso Drake en pleno invierno. El *Glenerg* tenía que pasar por allí tarde o temprano. La *Unión* arribó a Punta Arenas al mediodía del 20 de agosto; llegaba con las carboneras agotadas y una tripulación hambrienta y enferma.

Compró García y García carbón, víveres y medicinas, pero pronto descubrió que el carbón estaba húmedo y no prendía. Había sido recibido con recelo y temor por las autoridades y población del puerto; todos los navíos presentes en la rada de Punta Arenas enarbolaban pabellones europeos. Así, no comprendían la presencia de la corbeta enemiga tan lejos del frente de batalla; para ellos la guerra era algo lejano, ajeno a lo cotidiano de sus vidas por muy chilenos que fueran. Pero, al fin y

al cabo, Chile era su nación e intuyeron que tenía que haber algo grande detrás de la incursión de los peruanos. Y García cometió un error: les dijo lo que necesitaba saber en lugar de seguir viaje al Atlántico a interceptar en medio menos hostil.

La reacción de los chilenos fue lógica: trataron de entretener al comandante peruano por todos los medios imaginables para hacerle creer que el *Glenerg* ya había pasado. En algún momento García deseó cañonear las carboneras de la ciudad como replesalia al engaño de que fuera objeto. Mas, a tiempo, canceló la orden que habría significado un crimen, una indignidad; el carbón era tan indispensable a las calderas de su buque como para la calefacción del pueblo. Hizo números, calculó distancias y enumeró contratiempos; en realidad, ni los propios chilenos saben hoy si el *Glenerg* había o no pasado cuando llegó la *Unión*. En Punta Arenas, hoy, en 1998, creen que ellos previnieron al *Glenerg* de la presencia peruana muchas millas antes de arribar a puerto y que éste volvió sobre sus aguas en busca de un refugio y en espera de un momento más propicio para cruzar el estrecho. Finalmente, García agotó su paciencia y ordenó el retorno al Perú.

Sea como fuere, García terminó por comprender que de uno u otro modo había sido vencido por el mismo azar que lo colocó en la posición de ser el salvador de la patria. Navegando de regreso, en la soledad y frialdad de su puesto de mando se lamentó por un viaje tan improductivo y, sin embargo, tan necesario.

El resto de la historia, al menos en sus grandes gestas, es conocida. Pero hay muchísimas más que permanecen desconocidas para los peruanos y que merecerían ser contadas. En este caso, su contenido tiene que ver con el objetivo de esta Revista, cual es el de difundir todo aquello que guarde relación con nuestro pasado antártico. Pedro Sarmiento de Gamboa, Gabriel de Castilla, Juan Ladrillero, Alvaro de Mendaña, y otros; extranjeros o no, ellos hicieron del Perú, por medio de sus buques y tripulaciones, el pionero de la exploración antártica. Los canales magallánicos se cerraron, en 1879, en el intento de acabar con una guerra injusta, pero permanecerán abiertos para nuestros esfuerzos de contribuir a que la Antártida sea por siempre una zona de paz.