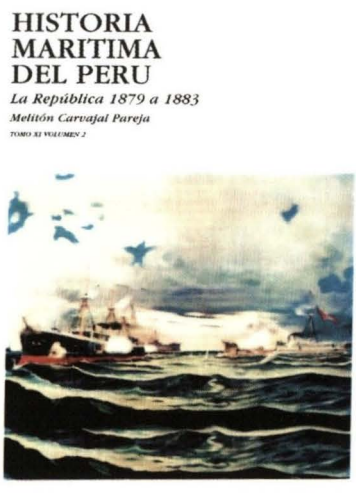
Comentarios de Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

Carvajal Pareja, Melitón
Historia Marítima del Perú: La República, 1879 a 1883, *t. XI, v. 2, 868 pp., ilus., mapas, planos, retratos*
Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2006.



Continúa la disputa por el control del mar. No poder alcanzar el predominio marítimo, arrebatarle al pequeño monitor *Huáscar* este privilegio es la causa del desvelo de Juan Williams Rebolledo, comandante general de la escuadra chilena; su desempeño hasta ahora ha estado marcado por el fracaso, incapaz de domeñar al intrépido monitor. Al otro lado del tablero, la escuadra peruana y su comandante se aprestan para emprender la segunda fase de la campaña marítima. Hasta ahora ha sido una gesta bizarra del pequeño monitor y su indomable tripulación; pero su comandante es sereno en sus juicios y con fatalismo que nace de la objetividad, sabe que en esta campaña marchan al encuentro con su destino. Como él lo manifiesta, la suerte está echada. Los dos únicos buques de combate, el *Huáscar* y la *Unión*, se encuentran en el puerto del Callao,en vísperas de terminarsusreparaciones. La escuadra chilena que habíaabandonadolaplaza del Callao, aliviándola del bloqueo, regresaba, empero a restablecer el bloqueo del puerto de Iquique el 31 de mayo de 1879.

El plan inicial del gobierno chileno había sido atacar a la escuadra peruana que se encontraba en reparaciones en el Callao. Williams Rebolledo, demostrando poca claridad táctica, se opuso tenazmente por los peligros de enviar la

escuadra tan lejos y las dificultades para la comunicación. Más, bien, propuso el bloqueo del puerto de Iquique, dejando a cargo de esta tarea a dos de los buques menos costosos de la escuadra, la corbeta *Esmeralda* y la cañonera *Covadonga*. El plan fracasó cuando se produjo el combate de Iquique y se perdió la corbeta Esmeralda; la inmolación del comandante Prat y la pérdida de la fragata peruana Independencia frente a Punta Gruesa disimularon ante la opinión pública sus fallas tácticas.

Sin embargo, Williams Rebolledo estaba a punto de dejar el mando, con el pretexto de su mala salud, pero en verdad agobiado por las críticas de la opinión pública, entre ellas por su fracaso en el bloqueo del Callao, y las frustradas persecuciones del *Huáscar*, con la pérdida de la *Esmeralda* de por medio. Presenta su renuncia, el 4 de junio, al fondear en Iquique de regreso de la segunda persecución al Huáscar. El gobierno no acepta su retiro. El 15 de junio, absolviendo tres requerimientos que le planteaba el ministro de Guerra y Marina, general Urrutia ratifica su oposición a reanudar el bloqueo al Callao y reconoce la desventaja de la escuadra chilena en velocidad respecto de la peruana; explicaba que por ello no se había llegado al ansiado combate decisivo, que se podía lograr si se le dejaba al jefe de la escuadra toda la amplitud de acción. Coincide en la necesidad de organizar la escuadra en dos divisiones, una para el bloqueo de Iquique, y la otra para controlar la costa para interceptar el tráfico de los transportes enemigos y convoyar los transportes que conducían al ejército chileno. A fines de junio se adoptaron estas medidas.

Finalmente, Williams Rebolledo deja el cargo el 12 de agosto. Su empecinada pugna con Rafael Sotomayor Baeza y con el general Justo Arteaga, comandante de las fuerzas terrestres, así como el profundo descontento de la ciudadanía ante su incapacidad para detener las acciones del *Huáscar*, lo llevan a apartarse. El golpe de gracia para su desafortunada gestión sobreviene cuando el comandante Grau a bordo del monitor *Huáscar* captura el transporte Rímac, repleto de tropas y pertrechos. La gloria le fue esquiva a Williams Rebolledo; a su drama personal se aunaba una grave enfermedad bronquial. Es reemplazado por el capitán de navío Galvarino Riveros Cárdenas.

Galvarino Riveros, finalmente logra su cometido el 8 de octubre en el combate de Angamos donde cae el monitor *Huáscar* y su comandante Miguel Grau.

El miércoles 8 de octubre, a las 3.30, a la altura de la península de Mejillones el comandante Grau avistó los tres humos de la División de Riveros, la vez que los mismos se percataban de la presencia de las naves peruanas e iniciaban la persecución. La aparición más tarde de los tres buques de la división de Latorre, que cerraba el paso por el noroeste a las fuerzas peruanas, con la de Galvarino Riveros a la zaga por el sur, solo le dejaba a Grau forzar la marcha por el noroeste, pues el paso por el este estaba cerrado por la costa. Entre las 8 y las 8.30 estaba prácticamente acorralado a la altura de punta Angamos. La persecución de los blindados estaba centrada en el *Huáscar*,

en tanto que el *Loa* y *O'Higgins*, por orden de Latorre, marchaban sobre la *Unión,* que tenía orden de evadir el combate. Las instrucciones del presidente Prado indicaban que "En ningún caso comprometerá el almirante Grau alguno de los buques de su mando; y si encontrase buques enemigos... solo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en la imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias cumplirá con su deber." Estas eran las circunstancias actuales y Grau cumplió con su deber.

De esto trata el volumen 2 de la obra del almirante Carvajal. El autor ha tenido clara la idea de que solo el conocimiento objetivo de las condiciones y circunstancias que se vivieron, así como un reconocimiento cabal de los elementos y poderíos navales en ambos países beligerantes, haría posible analizar los hechos y aun encontrar las razones del resultado final.

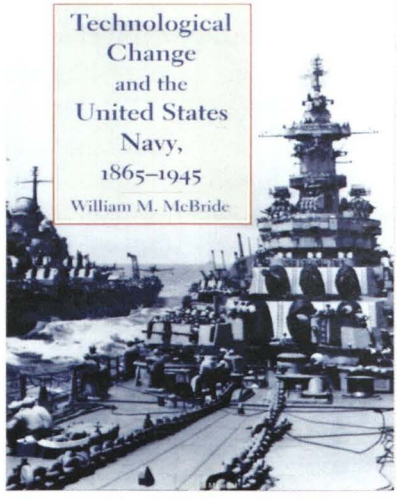
Establecer la precisión de las horas –que aparecían con muchas diferencias en los partes oficiales y testimonios-, señala que es un factor importante para la reconstrucción del combate y para determinar la hora y circunstancia en que fallece Grau. Cita a Melitón Carbajal, su abuelo, testigo presencial del combate a bordo del *Huáscar*, dice: "Pero, el ínclito contralmirante Grau que, al verse perdido, pudo destruir su buque varándolo o sumergiéndolo, prefirió en su denuedo sucumbir heroicamente..." , el Huáscar, dice, "...cayó en poder del enemigo, no rendido, sino apresado."

Finalmente, como sabemos se impuso la fuerza a la audacia y valentía.

El drama se había cerrado.

McBride, William M.
Thecnological change and the United States Navy, 1865-1945 ***(John Hopkins Studies in the History of Technology)***
Baltimore: John Hopkins University Press, 2000.
Xiii, 333 pp.

Los cambios tecnológicos y la Armada de los Estados Unidos en el periodo de 1865 a 1945, es el tema del libro de William M. McBride, en el que estudia cómo a fines del siglo XIX, la tecnología en plena evolución, sustentada en la ciencia, plantea un desafío a los valores tradicionales de la profesión naval americana. McBride dice que, en general, las marinas de guerra han sido siempre tecnológicamente sofisticadas, desde las galeras de trirremes del mundo antiguo y la era de los buques de línea a vela hasta los acorazados de la I Guerra Mundial y los portaviones y submarinos de propulsión nuclear de hoy en día. Aun cuando cada una de las grandes innovaciones tecnológicas ha suscitado la resistencia y aun la hostilidad entre los oficiales que se aferraban a las viejas



costumbres familiares, la marina de guerra, en su momento, ha evolucionado y lo ha hecho orientándose hacia cierto estilo de combate. Analiza cómo la marina de guerra manejó los cambios tecnológicos al finalizar la Guerra Civil norteamericana, entrando a la era de los acorazados, cuando la tecnología se hizo más compleja y la nación asumía un rol global. Por ejemplo, aun cuando las máquinas a vapor en general al hacer su impronta en el mundo marítimo alrededor del año 1865 probaron su utilidad en la marina fluvial de la Unión durante la Guerra Civil, no fue óbice para que más tarde surgiera una animadversión dentro del servicio tanto contra las máquinas a vapor como contra los ingenieros que las operaban. A comienzos del siglo XX los grandes acorazados encontraron al comienzo similar resistencia de parte de algunos oficiales, como el famoso Alfred Thayer Mahan y sus aliados industriales y políticos. Durante la primera mitad del siglo XX, el acorazado ejerció una influencia dominante sobre quienes tenían a su cargo desarrollar los planes estratégicos y operacionales de la nación, al mismo tiempo que los adelantos en submarinos y en aviones de alas fijas complejizaban la escena y afectaban la superioridad del acorazado.

Sostiene McBride que; en todas las épocas, la aparición de nuevas tecnologías ha parecido inicialmente que amenazaban la imagen misma de la marina de guerra. Fuero posiblemente los celos profesionales e inseguridades, ignorancia y rígidas tradiciones los que influyeron entre los cuerpos de oficiales cuando debieron asumir los temas de tecnología, así como los referidos a seguridad nacional, y McBride sostiene que está dinámica persiste aún hoy. Nos demuestra que existe una interacción entre las innovaciones tecnológicas y otras influencias sobre adaptabilidad naval: comisiones internacionales, conceptos estratégicos, la relación industria-gobierno y la influencia permanente de la política interna. Desafiando el determinismo tecnológico, revela que esas actitudes conflictivas hacia la tecnología orientaron la política naval entre fines de la Guerra Civil y el amanecer de la era nuclear.

La evolución y la permanencia de la armada de acorazados conduce a que, después de 1945 y entrando al siglo XXI, se mantenga el predominio del paradigma del portaaviones.