

Marino notable, héroe de guerra

11 de noviembre de 2020

Juan Carlos Llosa Pazos
Capitán de Navío
Para Lampadía

Desde hace mucho tiempo atrás, la historia de la Marina de Guerra del Perú conmemora a aquellos marinos notables que cumplieron un rol preponderante en los tantos momentos que el destino ha puesto a prueba a la institución naval. La lista de honor que lidera Miguel Grau es larga, correspondiéndole un lugar de preferencia en ella, al Contralmirante Aurelio García y García.

Fue don Aurelio, no sólo fue un destacado marino de guerra -a quien se le designó como primer comandante de la fragata blindada Independencia construida en Inglaterra en 1865, lo cual ya dice bastante de su reputación profesional- sino también un destacado escritor que publicó a título personal, obras muy versadas como el *Derrotero de la Costa del Perú (1870)*, además de haber liderado una trascendental misión en 1872 en Japón y China, que sentó las bases de las relaciones diplomáticas del Perú con ambos imperios.

La profesión naval se nutre del avance tecnológico en el armamento, tanto como otras en su respectivo campo. Su empleo genera procedimientos, doctrinas, lecciones aprendidas. Como es el caso, por ejemplo, del impacto que tuvo en los círculos navales, el uso exitoso del misil aire-superficie (SAM) Exocet en la guerra de las Malvinas en 1982. El resultado del Exocet en combate frente al destructor HMS Sheffield, tuvo gran influencia en la comunidad naval mundial lo que aumentó considerablemente su demanda en las marinas de guerra.

Impacto inusitado también tendrían en la guerra naval, el uso efectivo del buque a vapor, el torpedo, el submarino, la aeronave embarcada, entre otros.

Luego de Trafalgar en 1805, fueron pocas las batallas o los combates que se darían en el mar a lo largo de ese siglo. Para finales de la década de 1860, las acciones navales que atrajeron el interés de los marinos de la época, fueron los combates navales de la guerra de Secesión (1861-1865) y la Batalla de Lissa (1866) en el Mediterráneo. En la primera destaca el buque blindado llamado monitor, diseñado por el Capitán de Navío inglés Cowper Coles, y en la segunda el uso del espolón.

En nuestra región, los combates de Abtao y Dos de Mayo en la Guerra con España (1865-1866), dejaron como lección, la necesidad de contar con unidades navales de importante capacidad de fuego para defender puertos estratégicos como Callao, Arica o Valparaíso. Este último, inerte, había sido severamente castigado en 1865 por la escuadra española del Capitán de Navío Casto Menéndez Núñez. El bloqueo naval a puertos era una estrategia naval muy presente en las doctrinas de la época.



Contralmirante Aurelio García y García (1834-1888)

Por ello la necesidad de contar con monitores o también llamados vapores de terrón, que eran unidades poco maniobrables en alta mar, pero de gran performance en costa, que también podían navegar perfectamente en ríos. Dado lo sucedido con España, el escenario geoestratégico en el Pacífico sur en ese momento, obligaba a orientar el esfuerzo en la defensa de la costa, ante un posible ataque futuro de una fuerza expedicionaria naval de ultramar como la española. Considerarlo así era una prospectiva válida.

El monitor entra en desprestigio en 1870 cuando se hunde estrepitosamente el último que diseñó el Comandante Coles con él a bordo. Gran Bretaña abandona definitivamente el monitor. De ahí el cambio de la tendencia de la construcción naval a blindados de mayor porte y de armamento más eficiente, como el Cochrane y el Blanco Encalada. Es ahí donde perdemos el paso, lanzando los dados equivocados. **Nos las arreglamos para encontrar la forma más absurda para no hacernos de esa tecnología. Nos dormimos en los laureles del 2 de mayo del 66 y en la ingenuidad estratégica, lo que coincidió con el incremento de la producción de salitre que empezaba a dejar de lado al guano. Fatal.** Nuestro vecino daría por su parte un oportuno -para sus intereses- giro de timón hacia el mar, al que había abandonado. Los proyectiles sin réplica sobre Valparaíso, lo habían demostrado con claridad en 1865.

El esquema defensivo marítimo de la década del 60 de ese siglo, está muy relacionado con lo que más tarde constituiría el concepto estratégico naval que se llamó Escuela joven o *Jeune Ecole*, surgido en Francia hacia la década de 1880. Esta escuela fue impulsada por personalidades como el Ministro de Marina francés Almirante Théophile Aube, y cuyo modelo estratégico abogaba por concentrar las fuerzas navales en el litoral cuando resultaba materialmente infranqueable la superioridad naval de los potenciales adversarios. La *Jeune Ecole* tuvo muchos adeptos en nuestro país de la postguerra del 79.

Los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*, no fueron inservibles en la guerra del Pacífico, por el contrario, tuvieron una muy destacada actuación. La justificación operacional y técnica que dio don Aurelio fue independiente de los posibles sobornos o sobrepagos que se hubiesen acordado entre agentes gubernamentales y proveedores -si es que realmente fue así lo que no está probado- o por su falta de mantenimiento por cuestiones presupuestales una década después. Harina de otro costal.

Los monitores tenían apenas 4 años de botados al mar cuando fueron adquiridos por el Perú, mucho más que el promedio de lo que hemos podido adquirir a lo largo de nuestra historia. La presencia en el Callao del Atahualpa durante la guerra fue disuasiva para la flota enemiga que bloqueó el puerto. Igual sucedió con el *Manco Cápac* en Arica meses antes. Cuando lo desafiaron, le causó mucho daño a la fuerza naval bloqueadora del puerto, llevándose por delante de un certero cañonazo, al Comandante del Huáscar con pabellón enemigo, o de una feroz andanada a 27 tripulantes del Cochrane. Cumplió con creces el cometido por el cual fue adquirido.

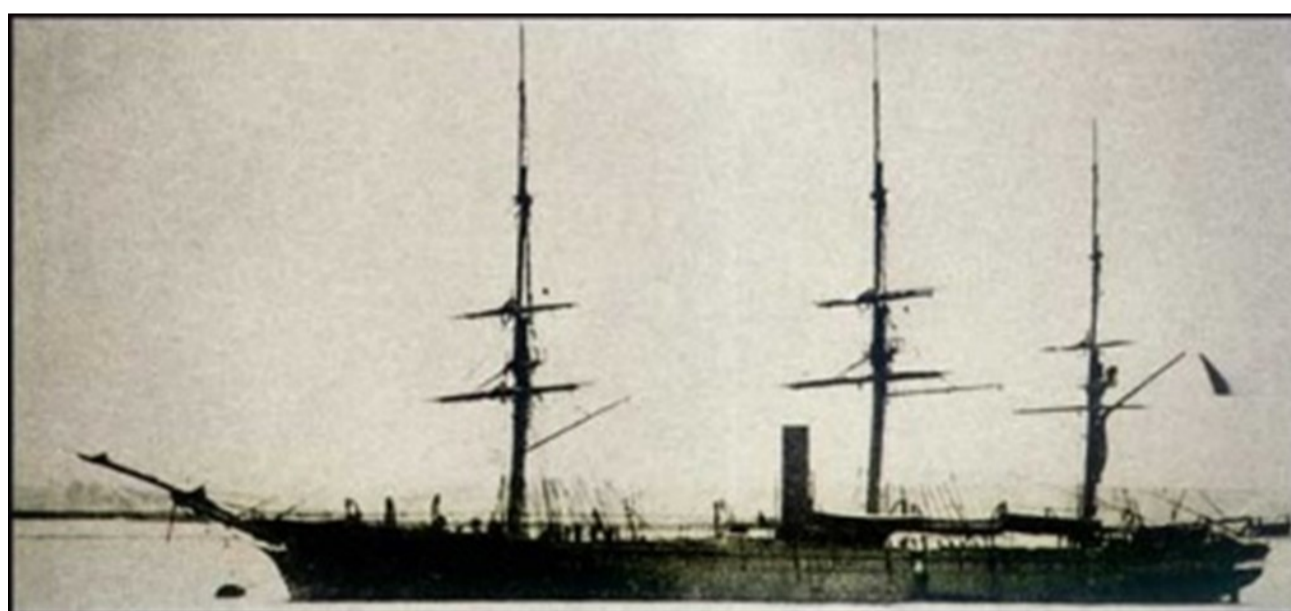


El Monitor Manco Cápac (1861-1880)

Por otra parte, don Aurelio, conocido como uno de los cuatro ases de la Marina, tuvo un destacadísimo papel junto a Grau en la captura del vapor Rímac, hecho que impactó hondísimo en la moral del enemigo. Por otra parte, como señala el distinguido historiador Héctor López Martínez en su libro *“Guerra con Chile. Episodios y personajes (1879-1885)”*, que García y García: *“Con la Unión viajó a Punta Arenas a interceptar un transporte. Este fue un viaje memorable, hecho en muy difíciles condiciones materiales y en donde brilló muy alto el nombre de nuestros marinos”* (Minerva, 1989).

Se ha dicho más de una vez -con argumentos que no son exactos o no están impuestos del contexto del momento- que García y García dejó solo a Grau en Angamos. El asunto se tiene que analizar en relación al cumplimiento de la misión asignada, no a la desinformación hecha por los periódicos del adversario de la época, o a las rivalidades o rencillas limeñas que eran ajenas al entorno operacional. La misión de ambos buques no era inmolarse como Leónidas, sino hacer el mayor daño posible a su adversario, considerando golpe y repliegue.

Ambos jefes eran comandantes de división naval -lo que hoy llamamos grupos de tarea para operaciones- es decir no estaban subordinados el uno del otro, y tenían órdenes concretas de no presentar combate al enemigo, salvo que no hubiese alternativa, de acuerdo a lo que establecían las antiguas ordenanzas españolas, que en esencia estuvieron vigentes en la Armada peruana hasta las reformas de 1886. Cada uno sabía bien lo que tenía que hacer: evitar las trampas y en caso de no serle posible a cualquiera de ellos, presentar combate mientras que el otro debía replegarse para seguir luchado, como así sucedió.



La Corbeta Unión (1865-1881)

Su propósito era hostigar las líneas de comunicaciones marítimas del enemigo en una estrategia que se denomina flota en potencia y para ello se requería sorpresa, velocidad y maniobrabilidad, características estas últimas con las que la Unión superaba por diseño al Huáscar. **Por ello, don Aurelio pudo escapar de la trampa de Angamos. Ese era su deber, es decir poner a salvo la unidad de las garras del enemigo. No prestar auxilios a ninguna otra, por crudo que esto suene. Por el menor andar del monitor no consiguió hacer lo mismo Grau, de ahí que cumplió la ordenanza hasta el sacrificio.** Nada pudo hacer en su favor la Unión. Eso lo sabían muy bien ambos comandantes. Como afirma Gáezon, el último comandante del verdadero Huáscar, que al entrar en combate era el Oficial de derrota y señales del monitor, ninguna comunicación hubo entre ambos buques al inicio del enfrentamiento, más que despedidas batiendo gorras al viento deseándose buena suerte. Es verdad que hubo cierta disconformidad a bordo de la Unión, pero su comandante, el Capitán de Navío Nicolás Portal hubo de hacerles ver a algunos Oficiales jóvenes, que tenían que cumplir las órdenes superiores. Ese era su deber como profesionales.

La gloriosa corbeta Unión cuyo nombre hoy ostenta nuestro buque escuela a vela, saldría ileso de la cacería -en la cual se había previsto aniquilar a los dos buques peruanos- para meses más tarde darle un golpe durísimo a la escuadra enemiga, al romper dos veces el bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880 en plena luz del día, dejándolos en ridículo.

Por eso los marinos de guerra honramos orgullosos la memoria del Contralmirante don Aurelio García y García, notable profesional y valeroso guerrero de la Patria. **Lampadía**