

influencias. Sobre un pedestal de fuego desgarradoramente patético en el que, por las culpas de unos y las faltas de otros, se iba a producir el holocausto de la Patria, aparece sencilla y serena la figura del piurano modesto que era también un cristiano viejo y un criollo auténtico.

El heroísmo es, en la mayor parte de los casos, una ola fulgurante que se alza brusca e inspirada ante la presión de un momento decisivo. Bernard Shaw dijo que representa la única forma de lograr la fama sin tener habilidad. La gloria de Grau no es sólo la del 8 de octubre. Es, muchos días y semanas y meses antes, cosa cotidiana, tarea menuda y trabajo sin cesar. Existe la versión de que al estallar la guerra, por el efecto delétere de conspiraciones y revueltas, desorden administrativo y escasez económica, la disciplina de la escuadra no era la mejor que podía ser; y que los marineros criaban aves domésticas para su negocio particular en la torre del monitor. Acaso eso no fuera completamente cierto, pero si es fidedigno que Grau tuvo que dedicar bastante tiempo a hacer ejercicios y maniobras con su gente, la mayor parte de la cual era colecticia: y es exacto también que el espionaje del Huáscar a la Esmeralda resultó de la falta de puntería. Esta es la modalidad de la obra de Grau, que recibe el más vivo elogio en la publicación técnica francesa de la época titulada el Bulletin de la Reunión des Officiers. Al estudiar lo que hizo, preciso es recordar con qué elementos trabajó y cabe preguntar qué hubiera sido de Perú con Grau en un barco como el Cochrane o el Blanco Encalada.

LO QUE DIJO PRADO SOBRE EL ÚLTIMO VIAJE DE GRAU.

Prado en su manifiesto de Nueva York fechado en agosto de 1880 al referirse a la "fatal e inesperada pérdida del Huáscar" afirmó que en ella "si alguna culpa me cabe, es únicamente la de mi condescendencia con el malogrado contralmirante Grau quien, como es público, solicitó de mí por repetidas veces esa comisión, hasta que al fin tuve que ceder no sólo por la absoluta seguridad que me daba el contraalmirante, por la fe que me inspiraba su pericia y su valor, por la ilimitada confianza que en él tenía, sino porque, a la vez, se presentaba la necesidad de convoyar y proteger la división del general Bustamante que pasó a Iquique la misma noche de su llegada a Arica".

El asunto continúa siendo debatido.

LA ÚLTIMA NOCHE DE GRAU EN ARICA.

Julio O. Reyes, corresponsal de La Opinión Nacional escribió lo siguiente sobre la última noche de Grau en Arica: "La noche que zarpamos de Arica, el comandante Grau estaba pensativo y sombrío; cosa muy rara en él. Encontrábamonos, como de costumbre, reunidos en su cámara, con nuestro amigo y compañero el doctor Santiago Távara y no se manifestaba tan comunicativo como otras veces. El comandante Grau, que tenía en los momentos del combate la valiente altivez del león, se mostraba después con el corazón franco y sencillo de niño, se enternecía fácilmente".

"Estoy muy triste, algo cuya causa ignoro, me tiene atormentado desde la mañana", nos decía nuestro querido y respetado jefe y reclinando su cabeza sobre las manos, permanecía mudo y silencioso, comunicándonos también su tristeza.

"¿Qué pensamientos cruzarían entonces su mente? ¿Qué terribles y espantosas tormentas se agitarían en su corazón para arrancarle las doloridas quejas que oíamos escaparse de su pecho?".

"La sonrisa que vagaba siempre por sus labios había desaparecido por completo".

"Y lo que pasaba con el comandante, pasaba también con la mayoría de los oficiales. Se entristecían un momento: pero luego, muy luego, uno y otros vencían los secretos impulsos de su corazón y reanimaban su espíritu con la idea de marchar en defensa de la honra de la Patria".

"-Vamos en camino de la inmortalidad", nos decíamos unos a otros, y agregaba un tercero: "Sí, vamos en camino de la inmortalidad, en pos de la gloria póstuma...".

VIII. EL COMBATE DE ANGAMOS.

Para capturar al Huáscar los chilenos pusieron en alarma constante el servicio de comunicaciones 'Telegráficas' entre Valparaíso y Antofagasta. Organizaron, además, el servicio noticioso de los pescadores y surtieron a los barcos de su escuadra con doble hélice y granadas de nueva invención a la vez que incrementaron la velocidad de los blindados.

Rumbo al sur de Chile, el Huáscar y la Unión entraron al puerto de Coquimbo, donde no encontraron resistencia. Como tuvieran noticias de una expedición chilena rumbo al Perú, regresaron a Antofagasta.

Al amanecer del 8 de octubre de 1879, entre Mejillones y Antofagasta, fueron vistos el Huáscar y la Unión por una de las patrullas en que estratégicamente se había dividido la escuadra chilena (Blanco Encalada, Covadonga y Matías Cousiño). Habían esquivado las naves peruanas este peligro, cuando tres humos más aparecieron en el horizonte. Eran el Cochrane, el O'Higgins y el Loa. El combate se hizo inevitable para el monitor. La Unión se retiró empleando la mayor rapidez de su andar. Si no había logrado escapar, Grau hubiese podido al menos, hundir o embarrancar su buque. No lo hizo así y afrontó "la lucha que empezó a las 9 y 18 minutos. Los disparos del Huáscar hacían poco daño en el Cochrane, el pesado y robusto blindado de 3,600 toneladas, con gruesa armadura, cuyas balas, en cambio, causaban terrible estrago en el viejo monitor. A poco el Blanco Encalada participaba en la acción, haciendo su primer disparo ya a 600 yardas. Una granada reventó en la torre de mando del Huáscar a las 9 y 35 minutos y Grau quedó hecho pedazos, así como su ayudante Diego Ferré. También murieron luego" su sucesor en el comando, capitán de corbeta Elías Aguirre y el teniente 1° José Melitón Rodríguez que lo reemplazó. Otro de los jefes el teniente 2° Enrique Palacios, que recogió la bandera caída en medio del combate y la restableció en el tope del pabellón, llegó a sumar en su cuerpo catorce heridas para sucumbir más tarde. "Luchando en condiciones que en repetidas ocasiones llegaron a ser desesperantes, a causa de que la artillería chilena llegó a destruir dos veces los aparatos de gobierno del blindado peruano y del defecto del espolón del Huáscar (dice Ekdahl, historiador militar de la guerra, al servicio de Chile), el buque no sólo supo librarse de los repetidos ataques al espolón de los dos blindados chilenos, sino que tomó resueltamente la ofensiva tratando en el momento oportuno de espolonear al Blanco Encalada. Durante todo el tiempo usó el Huáscar su artillería con bastante provecho y persistió, a la vez, con energía incansable en buscar camino libre hacia el N.O."

Hubo un momento en que la driza que sustentaba al pabellón del monitor fue cortada por una bala; pero arreglado el daño inmediatamente, como ya se ha anotado, el pabellón volvió a ser izado al tope. Dice una versión chilena que fue una estrategia para atraer a uno de los blindados cerca del espolón; porque ninguna señal dio de abandonar el combate.

He aquí una descripción, del aspecto del buque: "Botes hechos pedazos, pescantes, ventiladores, cadenas, mamparos, sobreestantes, la torre de mando, falcas, retorcidas o pulverizadas y en confusa mezcla con cascos de granada, trajes de marino, cabos rotos y regueros de sangre que en ciertos sitios formaban verdaderos charcos. La cámara de oficiales era una mezcla confusa de cadáveres, fusiles rotos, astillas, medicamentos y vasijas".

El cuarto oficial, teniente Pedro Gárezon, que había asumido el mando, hallábase herido. Gárezon dio la orden para que se abrieran las válvulas como medio de inundar el buque y hundirlo. Revólver en mano, los marineros chilenos obligaron a los maquinistas de nacionalidad extranjera a cerrarlas. El combate acabó después de las 10 de la mañana cuando el Huáscar tenía el estado mayor exterminado, la tripulación reducida a una cuarta parte, fuego a bordo y la artillería paralizada. Si el mar no hubiera estado en calma el monitor se habría hundido después de haber sido capturado debido a sus averías. Ellas sin embargo, no habían malogrado el motor ni las vías de agua.

De las 216 personas a bordo del buque peruano murieron peleando 31. Ningún oficial entregó su espada porque, momentos antes de llegar los chilenos, la habían arrojado al mar.

El periodista chileno Enrique Montt pintó de la siguiente manera el camarote de Grau a la llegada del Huáscar a Valparaíso: "En un rincón, hacia el lado de babor, vimos el lecho de Grau: este rincón estaba sencillamente arreglado; a la derecha, el lecho colocado sobre una especie de aparador o cómoda que le servía de catre; al lado y cerca de la cabecera, un humilde lavatorio de palo de álamo barnizado de negro; el suelo estaba tapizado con un encerado de regular calidad; una elegante espada colgaba de la pared junto con otras armas; por el piso se veían desparramadas las hachas de abordaje, sables mohosos y algunas lozas del servicio particular y doméstico del comandante del Huáscar... Recién fue tomado por nosotros el monitor, estaban colgados a la cabecera del lecho del comandante los retratos de su señora esposa y de sus hijos".

La publicación francesa *L'Année Maritime* que estudió en 1880, con lujo de detalles, esta campaña, llamó al de Angamos un combate entre las corazas y la artillería. Pero aun en lo que respecta a la artillería, desde el comienzo los chilenos pudieron hacer muchos disparos más que los peruanos con cañones superiores en el número y de menor

edad. El Cochrane lanzó unos cuarenta y seis tiros y el Blanco Encalada treinta y uno; el Huáscar unos cuarenta. Fue el de los blindados un juego de polígono. La distancia entre los combatientes osciló de 2.000 a 20 metros.

Con la pérdida del Huáscar, el Perú quedó reducido prácticamente a sus fuerzas terrestres y Chile obtuvo el libre uso del mar. "El triunfo definitivo de Chile no es más que cuestión de tiempo", afirmó entonces L'Année Militaire, otra de las revistas francesas en que aparecieron comentarios técnicos sobre esta guerra.

LOS INFORMES INGLESES SOBRE EL COMBATE DE ÁNGAMOS.

En 1880 fue editado en Londres un pequeño folleto, que ningún historiador ha citado hasta ahora, con los informes de los capitanes de barcos de guerra ingleses sobre el combate de Angamos. Suscriben dichos documentos el almirante F.H. Stirling, el capitán P.W. Stephens del Thetis y el capitán George Robinson del Turquoise. Aparece, además, una carta privada escrita por un testigo presencial sobre el estado del Huáscar (Antofagasta, 16 de octubre) y una traducción resumida de la crónica que acerca del combate publicó El Mercurio de Valparaíso el 13 de octubre.

Las fuentes en que se basan los marinos británicos son solamente chilenas. Stephens expresa que recibió datos del oficial del Blanco Encalada que tomó posesión del Huáscar. Robinson envía a su jefe un esquema de la acción naval suministrado por el marino chileno La Torre. Las noticias de El Mercurio acogidas sin reservas, resultan notoriamente tendenciosas. No sólo aparecen aquí la diferencia ante el vencedor y la subordinación ante los testimonios por él ofrecidos, si no se ve simpatía hacia el país del sur. La actuación de la Unión es duramente juzgada. Sin embargo, la carta del testigo presencial dice: "La resistencia fue desesperada y heroica y cuando la bandera fue arriada al barco (el Huáscar) estaba incapacitado ("disabled") y nada más podía ser hecho. Stephens trasmite la versión de su informante de que, entre las cubiertas, el Huáscar era una ruina ("wreck"). El testigo mencionado elogia las cualidades de Grau como buen marino, buen amigo, bravo y cortés, activo en el cumplimiento del deber, admirado por sus adversarios, de humanitario corazón, que rehusó atacar puertos inermes.

Enseñando con el diario ejemplo que es la mejor manera como el jefe siempre puede enseñar, Grau acabó por hacer del Huáscar no sólo el mejor barco de la marina peruana sino la espada única y el solo escudo del Perú, la muralla móvil que detuvo la invasión durante seis meses largos y ello fue porque no sólo Grau tuvo coraje sino además el don de organizar y disciplinar a los suyos, la destreza para tomar la iniciativa, la exactitud para conocer y medir cada situación, el don para el mando sin los cuales la bravura mayor y los conocimientos más profundos pueden resultar estériles. La variedad de sus recursos fue grande, pues utilizó el espolón con la Esmeralda, la velocidad para esquivar al Blanco Encalada, capturar con la Unión al transporte Rímac y enfrentarse en Antofagasta a varios barcos y a la artillería del puerto.

El heroísmo en Grau fue, así, resultado de su eficacia, parte integrante de ella, como el fuego sale del calor. No emergió, por cierto, como cosa recóndita o desapercibida para su pueblo. Con un instinto profundo sus contemporáneos vieron en él a quien iba a representarlos ante la historia, ante sus hijos, **ante los hijos de sus hijos y ante la posteridad lejana.** Pero cuando conoció así la gloria más apoteósica antes de haber muerto como pocos hombres la han conocido, Grau no se cegó ni se embriagó. Más allá de la vanidad y de la ilusión, lejos de todo gesto pasajero, de toda preocupación superficial. Ni los sueños ni las veleidades de los débiles turbaron su tranquilidad taciturna. Tampoco el frenesí de los violentos, ni las angustias de los sórdidos. No corrió por egoísta impulso para cautivar a la gloria; ni, cuando ella vino, se cohibió ante ella. Nada había de inaccesible o de afectado en este paladín que acumuló hazañas con la bonachona sencillez de padre de familia que exhala en los retratos su curtido rostro de patillas negras. Al regresar a su patria después de hacer lo increíble frente a los homenajes estentóreos y a los elogios retóricos exclamó: "Yo no soy sino un pobre marinero que trata de servir a la patria". Y, ratificando su declaración en una de las reuniones de Palacio, apenas iniciada la guerra (El Huáscar, en cualquier caso, sabrá cumplir con su deber) después de abrumar a un optimista con datos precisos sobre la tremenda diferencia entre las dos escuadras, lo cual implicaba señalar sus inevitables consecuencias que ella tendría pocos meses después, en el banquete que le ofrecieron sus amigos en el Hotel Americano de Lima el 24 de junio de

1879, dijo en un brindis: "Os puedo decir que si el Huáscar no regresa victorioso, yo tampoco he de regresar".

En un autógrafo publicado en la colección de Lagomaggiore, un año antes de la guerra, o sea en 1878 (por el autor del presente libro exhumado en la revista Historia en 1945) Grau había elogiado el aporte que, dentro de la civilización representa la marina, evidenciando, una vez más, su hondo sentido profesional; y había propuesto, vivo todavía el recuerdo de 1864-1866, que, cuando la autonomía y las instituciones de nuestras repúblicas fueran amenazadas quedasen unificadas todas las fuerzas navales de ellas bajo el mismo pabellón concluyendo con estas palabras que resultaron irónicas: "A la presente generación toca preparar el camino de la preponderancia americana". Su deber fue, de pronto, matar y destruir; pero al cumplirlo supo tener una nobleza

de caballero antiguo. Y así, contra las duras exigencias de la guerra y contra las recias pasiones del momento, envió con una carta admirable a doña Carmela Carvajal de Prat las reliquias dejadas por su esposo, contendor suyo; salvó a los chilenos naufragos de la Esmeralda y perdonó al Matías Cousiño, evitó la destrucción de las poblaciones inermes; desdeñó la lucha con barcos inferiores. Sobre la sangre puso luz. Se hizo grandemente temible sin cometer un solo acto ilegal o cruel.

Sus victorias resultaron buenas acciones. Significando él tanto para el adversario, este no lo pudo odiar. En pleno delirio patriótico, poco después de la muerte de Prat y antes de Angamos, pudo Vicuña Mackenna llamarle en Santiago hombre formado por sí mismo, cuyos grados habían sido ganados mandando buques, cuyo nombre estaba lleno de probidad y juicio, para luego decir que era brillante piloto, hombre de valor, navegante eximio, hidalgo corazón; y para recordar, por último, que, aun careciendo de fortuna, viajó a Chile en 1878 a llevarse los restos de su padre fallecido en Valparaíso.

Por todo ello, resulta Grau, tan excepcional: precisamente por haber estado formado nada más y nada menos que por las mejores y más simples virtudes que pueden pedirse a un varón cabal. Cuéntase entre ellas, por cierto, el amor a su tierra que es ingénito en todo ser bien nacido. Igualmente, el espíritu cívico del buen ciudadano. Asimismo, la abnegación del verdadero patriota que no sólo cumple su deber sino que por él se inmola cuando es necesario. Al lado de ella

tuvo la modestia que, en la gente de bien, no está reñida con la altiva dignidad. Y por otra parte, encarna el dominio o maestría que todo profesional aspira a obtener en su oficio o vocación. Enlaza así las más altas cualidades castrenses, con las mejores virtudes de la vida civil. Honrado en el camarote y en la torre de comando, lo es también en el salón y en el hogar. Es buen marino y asimismo, buen esposo. Carece de los vicios hispanoamericanos de la improvisación, el desorden, la exageración, la sensualidad, la mezquindad y de aquel otro que Bolívar señaló cuando dijo que el talento sin probidad es azote de América.

Con él en nuestra historia, tan llena de abismos y a la vez bordeada de cumbres, renace la estirpe de los hombres que hizo posible el dominio del suelo duro y áspero, la creación de un Perú legendario y la gran aventura de la Independencia del continente; la raza que justifica nuestra existencia como pueblo libre; la gente que nos dio temprano un sitio de honor en el mundo y que a veces esperamos que equivocadamente- suele parecer extinguida o puesta de lado por la caterva vociferante y audaz de los enanos, por la desmoralización de los débiles y por el aprovecharse de los malos. Por eso, Grau expresa las potencialidades que, a pesar de todo, hay en nuestras gentes; nos da un incorruptible tesoro espiritual: hierro de heroísmo, plata de aptitud, oro de bondad. Y, como todos los grandes de esta América para la que la Historia es sólo prólogo, puede ser llamado Adelantado, Fundador, Padre.

AGUIRRE, FERRÉ, RODRÍGUEZ.

Elías Aguirre nació en Chiclayo el 10 de octubre de 1843. Ingresó en la Escuela Naval en 1858 y obtuvo el título de guardia marina en 1860 con el que fue embarcado en la fragata Amazonas. Alférez de fragata en 1864, fue teniente segundo en 1865. En la corbeta Unión participó en el combate de Abtao, por lo cual se le concedió el ascenso a teniente primero. Una altiva carta a su padre que publicó El Nacional lo colocó entre los marinos que protestaron del nombramiento de almirante Tucker como jefe de la escuadra.

Formó parte de la comisión de oficiales encargada de traer de Estados Unidos a los monitores Manco Capac y Atahualpa. Se negaron ellos a embarcar expertos norteamericanos en esos barcos y Aguirre asumió el puesto de segundo comandante del Atahualpa en la temeraria travesía hecha del Atlántico para doblar las costas del Sur

en América meridional. Ascendió a capitán de corbeta, cuyo título le fue extendido en 1870. Segundo comandante de la Unión, participó en el penoso viaje a Inglaterra que esta corbeta hizo para carenarse. Al regreso, tradujo y publicó una obra sobre estudios relativos a la navegación en el estrecho de Magallanes. Subdirector de la Escuela Naval, pasó en 1875 a ser comandante de la cañonera Chanchamayo tripulada por jóvenes recién salidos de la Escuela de Grumetes. Entonces confirmó su reputación de marino serio y estudioso, instruido y práctico. Pero cuando se perdió este buque, Aguirre fue destituido y enjuiciado. Noblemente vindicó a todos sus oficiales y pidió para él todo el rigor de la ley. Separado de la escuadra, ocupó un puesto en la compañía cargadora de guano en Pabellón de Pica. Solicitó volver al servicio al estallar la guerra con Chile y fue embarcado en la corbeta Unión: A pedido de Grau, pasó a ser segundo comandante del Huáscar.

Diego Ferré nació en el pueblo de Reque, provincia de Chiclayo, el 13 de noviembre de 1844. Estudió, entre otros planteles, en el Colegio de Guadalupe. Luego se matriculó en el Colegio Militar. Fue guardia marina en la corbeta América en 1866 y combatió en Abtao. Como alférez de fragata, navegó en el Atahualpa en el famoso viaje de Estados Unidos al Callao. Ascendió a teniente segundo en 1871. Estuvo luego en el Tumbes, en la capitanía de puerto de las islas de Guañape y en el Huáscar dos veces hasta 1872. Después de una breve separación de la armada, le fue conferida la clase de teniente primero y se le envió a la Independencia donde permaneció hasta 1877. Luego pasó también a los otros monitores y al Talismán y en enero de 1878 volvió al Huáscar donde estaba al iniciarse la guerra. Grau lo hizo su ayudante y en ese puesto murió y ha quedado inmortalizado.

José Melitón Rodríguez, limeño, empezó a servir en 1869 en el Huáscar, de donde fue trasladado a la Independencia y volvió al Huáscar para obtener la clase de teniente segundo en 1876. En 1877 estuvo sucesivamente en el Talismán, la Unión, la Independencia y la Pilcomayo, volviendo de esta cañonera otra vez al Huáscar en setiembre de 1872 para no cambiar de barco ya. Rodríguez, teniente primero graduado estaba de guardia matinal en el Huáscar el 8 de octubre.

Enrique S. Palacios Mendiburu, limeño también, nacido el 16 de agosto de 1850, actuó como guardiamarina, casi niño, en la campaña naval contra España y en el

combate de Abtao se encontró a bordo de la Apurímac. Así llegó a ser alférez de fragata, sirviendo luego en el viaje de los monitores Manco Cápac y Atahualpa desde Estados Unidos, en la América y en el Huáscar hasta 1868 en que se alejó de su carrera. Volvió a ella con la guerra de 1879 y actuó como teniente segundo en la Independencia. Estuvo en el naufragio de este barco y fue el último de los que, jadeantes, abandonaron su cubierta después de entre garla a las llamas. Ingresó en seguida al equipo inmortal del Huáscar, cuyo mando asumió cuando estaba cubierto de heridas.

LA SUCESIÓN EN EL COMANDO. PALACIOS, CARVAJAL, GAREZÓN.

En el combate de Angamos el mismo proyectil que chocó en la torre del comandante del Huáscar la perforó y, estallando adentro, hizo volar a Grau y dejó moribundo a su ayudante teniente primero Diego Ferré. Tomó entonces el mando del monitor el segundo comandante, capitán de corbeta Elías Aguirre, a cuyas órdenes continuó el combate tenazmente no obstante de que "las dificultades del gobierno no permitían al Huáscar mantener una dirección constante de manera que sólo aprovechaba parte del andar que le producía su máquina" (dice Melitón Carvajal en su relación del combate). Así encerrado entre los blindados dirigió sus fuegos sobre el Blanco e intentó embestirle con el espolón. Aguirre murió y también el teniente primero José Melitón Rodríguez.

El teniente primero Enrique Palacios comandó el buque con serenidad y valor después de muertos tres jefes: gravemente herido fue conducido después a bordo del Cochrane. Canjeado días después del combate murió Palacios a consecuencia de las catorce heridas a bordo de uno de los vapores de la compañía inglesa, en la rada de Iquique donde todavía flameaba el pabellón peruano. Domingo de Vivero le dedicó un poema llamándole cuerpo de niño y alma de coloso".

El capitán de fragata Manuel Melitón Carvajal quedó herido por los destellos de una bomba que penetró en la torre y estalló dentro de ella, imposibilitándole para seguir en el combate. Correspondió a consecuencia de la muerte de Aguirre, el mando del buque al teniente primero Pedro Garezón, quien previo acuerdo con los demás oficiales, intentó sumergir el buque, lo cual fue impedido por los marinos chilenos que llegaron para apresarlo junto con sus sobrevivientes

entre los que estaban, aparte de los dos heridos, Carvajal, Palacios y Garezón, los tenientes segundos Gervasio Santillana y Fermín Diez Canseco, otros oficiales de menor graduación y la tripulación. Los prisioneros sumaron en total ciento sesenta y cinco y los cadáveres encontrados en el Huáscar treinta y uno.

En el monumento de Victorio Macho a la gloria de Grau, una alegoría simboliza la sucesión en el comando que, en medio del fragor del combate, se fue efectuando con precisión clásica del Almirante, a Aguirre, a Garezón mientras caían Ferré y Rodríguez y eran heridos Palacios (muerto poco después) y Melitón Carvajal y Pedro Garezón ambos convertidos luego, junto con los demás sobrevivientes, en reliquias nacionales.

IX. LA CORBETA "UNIÓN" EL 8 DE OCTUBRE.

A diversos y a veces apasionados comentarios dio lugar la actuación de la corbeta Unión y de su comandante Aurelio García y García el 8 de octubre. Las instrucciones que tanto él como Grau habían recibido eran, como se ha visto, la de no comprometer las naves ante fuerzas superiores salvo encontrarse en la imposibilidad de retirarse. Una junta de jefes a bordo de la Unión adoptó

aquel día el acuerdo unánime de trabar combate "cualesquiera que fueran las consecuencias" "en el caso de que se estrecharan las distancias con las naves enemigas de tal modo que pudieran éstas ofendernos con sus fuegos". La Unión, después de haber maniobrado para atraer sobre sí, en cuanto pudo a la escuadra enemiga, logró escapar luego debido a su andar mayor que el del Huáscar.

En una carta dirigida a García y García el 13 de enero de 1880, Pedro Garezón, último comandante del Huáscar, afirmó: "La Unión desde que distinguimos a las naves chilenas, antes de amanecer, consiguió con sus arrojadas y hábiles maniobras acercarse a los enemigos y llamar sobre sí la atención de esos buques, llevándoles hacia el Sur. Por ese medio nos facilitó, el que con el Huáscar pasáramos al Norte describiendo una gran curva por el Oeste. Luego que aclaró y los chilenos conocieron su error, vino la Unión a interponerse entre esos buques que formaban la primera división y nuestro monitor; para esta hora, ya franco más al Norte, así continuamos navegando hasta que se avistó por el N.O. la segunda división

enemiga. Entonces la Unión se aproximó más a nuestro costado de estribor a distancia de estar casi al habla, sin que yo como oficial de derrota y señales y que me hallaba al lado del malogrado e inolvidable contralmirante Grau, recibiese de él ni 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 procurábamos salir de la emboscada que fuerzas poderosísimas nos habían armado, esto es la verdad y lo que el deber, el honor y las conveniencias nacionales prescribían hacer".

Garezón terminó su carta con una apreciación llena de cordura: "Lamentar, pues, como con justicia se hace, la pérdida irreparable del Huáscar y acusar a la Unión que ninguna ayuda podía darnos, porque no ocurrió igual fin desgraciado, es algo ilógico y que sólo podrá explicarle por un acto de irreflexible exaltación patriótica al frente de sucesos tan trascendentales",

García y García fue sometido, a su solicitud, a un sumario indagatorio para aclarar su conducta y procedimientos. El Consejo de Oficiales Generales expidió sentencia el 17 de mayo de 1880. En su parte considerativa expresó dicho fallo "que del proceso resulta plenamente probado que la corbeta Unión procedió de conformidad con las instrucciones del entonces director de la guerra; que durante el encuentro y maniobras que se siguieron ante esas fuerzas enemigas poderosas no recibió la Unión órdenes ni señales del jefe superior que se hallaba a bordo del Huáscar para alterar dichas instrucciones; y que las condiciones especiales de la Unión no le permitían otro género de evoluciones que las efectuadas". De conformidad con lo opinado por los dos fiscales de la Corte Suprema, por el fiscal militar que entendió del sumario y por el auditor de marina, el Consejo de Oficiales Generales, por unanimidad de votos, absolvió "definitivamente de todo cargo y responsabilidad al capitán de navío D. Aurelio García y García, sin que el presente proceso pueda en ningún tiempo ni circunstancia serle de nota en su carrera ni en su nombre". Firmaron la sentencia Juan Nepomuceno Vargas, Diego de la Haza, José Elcorrobarrutia, Hercilio Cabieses, Lino de la Barrera, Luis Germán Astete y Juan Manuel Fanning. La sentencia fue luego aprobada por resolución suprema el 30 de julio de 1880, refrendada por Piérola y firmada por Manuel Villar.