

Almirante Lord Cochrane, un héroe para los Profesionales de hoy día.

Por

F.C. LYNCH

Capitán de navío (R)

Armada de los EE.UU. de América



TENIA 24 AÑOS, pero había tras él, en 1799, una antigüedad de 14 años en el servicio de la Armada Real, cuando su ligera embarcación "Speedy", obtuvo su primer botín: el buque pirata francés "Intrepide". También tenía tras él, un consejo de guerra que lo acusaba de insubordinación. Pero transcurrirían otros 61 años, durante los cuales, este noble, que a veces se comportaba de una manera no muy noble, escribiría su propio epitafio experimentado como marino, estadista y hombre de ciencia.

En cierto modo, nuestros héroes han abusado mucho de estos slogans: "Aún no hemos empezado a combatir". "No abandonen el buque" y "Al diablo los torpedos...". No son gritos de combate especialmente útiles, para quienes emplean misiles nucleares. John Paul Jones, Nelson, Farragut y Halsey, no podrán proporcionar mucha inspiración o guía a un oficial inquieto con las oportunidades que le ha ofrecido la ciencia y con las restricciones impuestas por los políticos.

Como un héroe en la guerra de tácticas científicas y estratégicas psicológicas, el nombre de Thomas Cochrane encabezaría la lista, no como una amenaza a

lo establecido, sino como dando un argumento contra los grandes presupuestos militares. Sin duda, se podría argumentar que la necesidad de héroes desapareció en la época de la caballería. Pero, ¿cuál sería el carácter de la ciencia moderna, si ya no existieran las tradiciones de Da Vinci, Newton, Darwin y Einstein?

Thomas Cochrane nació heredero del condado de Dundonald, una rica y poderosa familia de las Tierras Bajas de Escocia. Siglos de revueltas contra los ingleses habían corrompido los estatutos y el poderío de los Dundonald, pero no así su espíritu y energía.

Nació en 1775, pero en una generación posterior a la última batalla dada por los escoceses para independizarse de los ingleses. El resultado de esta insurrección produjo la prohibición del vestido escocés tradicional y Escocia fue gobernada por un despótico "Administrador", nombrado por el Parlamento inglés. Estas imposiciones para los escoceses, que duraron todo el período de la infancia de Cochrane, debieron haber influido sus sentimientos hacia la autoridad inglesa. El último vestigio de feudalismo, la nobleza terrateniente que regía la corte y castigaba a sus inquilinos

no desapareció en Escocia sino sólo 28 años antes del nacimiento de Cochrane. Esto también tuvo su consecuencia, pues a veces en su vida, él se comportaba dictándose sus propias leyes.

El padre de Cochrane, el noveno conde de Dundonald, giró hacia el campo científico, después de una corta y difícil permanencia en el Ejército y en la Armada. Escribió su primer tratado de utilidad científica, referente a la agricultura y tenía muchas patentes en procesos químicos. Uno de éstos fue la transformación del carbón en productos del petróleo, un subproducto de éste fue el gas. El conde fue el primero en observar la conveniencia de este gas como iluminador, pero en cierto modo, pasó por alto el valor de este descubrimiento.

Las patentes del noveno conde serían más tarde ampliamente utilizadas y la transformación del carbón, basada en su patente, actualmente tiene una gran importancia. Pero el sentido del negocio de su padre no se hallaba a la par de su percepción científica, y su hijo, nuestro candidato a héroe, nació en un castillo de una familia empobrecida.

La muerte prematura de su madre y la preocupación de su padre con su laboratorio, así como la falta de dinero, impidieron la educación formal del niño, como también la que se le pudo haber dado mediante un tutor ocasional. Pero Thomas estaba junto a su padre y trabajaba con él en el laboratorio.

Esta educación tuvo su significado para Thomas, ya que más tarde obtuvo muchas patentes; pero, en comparación con las de su padre, durante muchas décadas no fueron importantes. Inventó la máquina de vapor giratoria, de desplazamiento positivo, de concepción idéntica a la máquina Wankel actual, así como el hervidor de tubo de agua, las hélices cónicas para buques, el empleo de las matemáticas para determinar las trayectorias de los buques y el uso de asfalto para caminos y estructuras. Su patente para la utilización de aire comprimido en las excavaciones de túneles de agua subterránea se empleó inicialmente, en 1890, al cavar el primer túnel bajo el río Hudson, en la ciudad de Nueva York.

También, en 1811, desarrolló el aprovechamiento del humo y del gas venenoso en la guerra. Considerado y rechazado en la guerra de Crimea, mantuvieron silencio hasta que Churchill reveló en su historia de la Primera Guerra Mundial, que los filtros de humo utilizados primeramente en 1915, provenían directamente de los documentos de Cochrane. Sin embargo, el plan de éste para emplear las nocivas emanaciones de azufre contra las posiciones defensivas, fue rechazado porque era un procedimiento poco humano, apenas un mes antes que el gas venenoso fuese utilizado por los alemanes por primera vez.

Diversas invenciones de Cochrane sobre construcción de buques se incorporaron a la fragata "Janus", en 1840. La máquina extraía 28 pulgadas de vacío, agregando 2 pulgadas más que cualquiera otra máquina de ese tiempo. El hervidor utilizaba menos carbón y el buque dejaba menos estela. Pero las cargas fueron mal calculadas, uno de los muchos actos de sabotaje fue hecho por los ingenieros en el trabajo y el "Janus" constituía también una pequeña obra llamada a morir. El Almirantazgo estaba luchando contra la introducción del hierro y del vapor, y el "Janus" fue olvidado.

Puede parecer extraño que la historia de la vida de Cochrane empiece con una lista de sus inventos, antes que con aquellas hazañas en combate, que lo transformaron en una leyenda en su época, o con aquellas aventuras políticas que le causaron el destierro de su propio país. Pero son muy importantes para comprender las acciones del hombre, así como su herencia y origen familiar. En una, se exponen sus capacidades de análisis, y en la otra, sus emociones y su ética.

El padre de Cochrane, resuelto a que su hijo tuviese una carrera en el ejército, obtuvo su nombramiento como oficial en el "Horse Guards" antes que tuviese 10 años. Y un tío, un distinguido almirante, consiguió que el nombre de Thomas Cochrane figurara en los roles de sus diferentes buques insignias, en la función de camarero. De este modo, cuando Cochrane obtuvo finalmente el permiso de su padre, se hizo guardiamarina a la edad de 17 años, teniendo 7 años de antigüedad en el servicio.

Los 5 primeros años de servicio de Cochrane transcurrieron en los buques insignias de su tío, donde fue protegido de las consecuencias de su comportamiento. Cuando tenía 23 años, fue trasladado al buque insignia del almirante Lord Keith. Poco tiempo antes, fue procesado en consejo de guerra, por insubordinación. Fue declarado culpable y, como castigo, Lord Keith lo amonestó diciendo: "Ahora, Lord Cochrane, trate de evitar en el futuro, cualquier impertinencia con respecto a los oficiales superiores"

Es inútil decir que la tradición de los Dundonald no cambió con este sano consejo y que él permaneció fiel a su herencia, a través de toda su vida. Si no hubiese sido el hijo de un conde, este incidente bien podría haberle costado el término de su carrera naval.

En reconocimiento a su heroica acción, al evitar el hundimiento de un buque apresado, fue ascendido a comandante, y se le dio el mando del bergantín de dos palos "Speedy", un insignificante y pequeño barquito. Cochrane podía llevar una gran cantidad de granadas en sus bolsillos, y lo hizo al presentarse ante sus superiores para quejarse. Sin embargo, a pesar de estas limitaciones, Cochrane realizó milagros en combate. Durante sus 14 meses al mando del "Speedy", capturó 33 buques que llevaban un total de 128 armas de fuego y 533 hombres.

Estos 14 meses estuvieron llenos de aventuras y de hazañas. Cuando Cochrane tenía 26 años, fue prestigiado y desprestigiado simultáneamente. Durante esta travesía, tres acontecimientos marcaron su carácter y modo de ser.

En un baile de disfraces, dado por el regimiento realista francés en Malta, donde el "Speedy" estaba siendo reparado, Cochrane apareció disfrazado como un marinero de su buque "personificando", como decía, "una personalidad tan honorable, como era la del griego, turco y otros tipos de disfraces orientales de moda en esas reuniones". Cuando sus invitados franceses no le permitieron entrar, pensando que realmente era un marinero, reaccionó positivamente y fue conducido a la guardia.

Después de haberse identificado adecuadamente, fue liberado, volvió a la fiesta, tuvo nuevas discusiones con los invitados, y terminó los preparativos para realizar un duelo la mañana siguiente. De este lance, Cochrane escapó con su chaqueta agujereada por una bala, pero el francés tenía una bala en un muslo. En su diario, Cochrane escribió: "Fue una lección para mí, ya que en el futuro no haré nada en broma que pueda ocasionar siquiera una ofensa no intencionada".

El éxito del "Speedy" al interrumpir el tráfico de la costa hispana, hizo que los españoles le preparasen trampas. En una ocasión, se acercó a lo que parecía ser un buque mercante muy cargado. Cuando estaba en línea de disparo, el otro buque, una fragata española, destapó sus troneras e hizo fuego. El escape estaba descartado, el "Speedy" no podía ni navegar más rápido que una fragata, ni disparar más lejos que ella.

Tal acontecimiento había sido previsto y el "Speedy" se pintó como imitando el bergantín danés de dos palos "Clomer". Un cabo de mar fue llevado a bordo y se le uniformó como un oficial danés. Desde la fragata, se envió un bote a investigar al "Speedy". Cuando llegó a una distancia al alcance de la voz, se izó una bandera de cuarentena y el cabo de mar exclamó que llevaban dos días fuera de Tánger, donde había brotado una violenta plaga. Con esto, el bote volvió rápidamente a la fragata que estaba izando las velas para zarpar, pero previamente le deseó al "Speedy" un viaje seguro. Este, a su vez, devolvió los mismos deseos y zarpó con rumbo diferente.

Varias semanas después, el "Speedy" divisó otra fragata española, la "Gamo". Debido a que Cochrane experimentaba la crítica de algunos de su tripulación, por haber huido de la fragata anterior, navegó a toda vela, y el "Speedy" se lanzó al ataque. Ciertamente, esto desconcertó a la fragata, pero era sólo el comienzo. Cuando estaba en línea de fuego, el "Speedy" izó la bandera americana y la rodeó. Unos pocos momentos después, atacó nuevamente e izó el pabellón francés. La confusión fue tal, que el "Speedy" estaba ya a su lado, antes

que la "Gamo" tuviese tiempo de disparar más que por un solo costado.

En esta burla, el aparejo del "Speedy" se enredó con el de la fragata. Las cubiertas del "Speedy" eran mucho más bajas que las de la "Gamo" de modo que ésta no podía disparar en depresión sobre las cubiertas del "Speedy", pero, en cambio, los elevados disparos del "Speedy" produjeron destrozos en la cubierta intermedia, matando a su capitán y al contramaestre.

Al prepararse para este combate, los rostros de la mitad de la tripulación del "Speedy", estaban pintados de negro. Estos permanecieron abajo, mientras la otra mitad, guiada por Cochrane, abordó la "Gamo" por la popa. Cuando los españoles se encontraron con esta sección en el centro del buque, la otra mitad de rostros negros, abordó a ésta por la proa.

Cochrane describió el efecto diciendo que había sido precisamente el que habían calculado: "la mayoría de la tripulación de la "Gamo" estaba preparada para rechazar a los abordadores de un costado, pero permanecieron estáticos en la cubierta, al aparecer tantos individuos de mirada diabólica, surgiendo por el humo blanco de los cañones de proa".

En este momento, Cochrane pudo arriar la bandera de la "Gamo". La tripulación española se rindió con la confusión y fue obligada a unirse con sus compañeros bajo cubierta.

Los calabozos fueron asegurados. La "Gamo" volvió al puerto, capturada, con 263 prisioneros a bordo.

Las diferencias entre la "Gamo" y el "Speedy" en el combate eran abrumadoras: la "Gamo" era cuatro veces más grande, quintuplicaba su tripulación y la artillería de las bandas disparaba un peso de proyectiles cinco veces mayor.

La suerte del "Speedy" terminó con el incendio de un buque mercante capturado (no había muchos hombres para tomar prisioneros). Sucedió en la noche, la nave mercante fue cargada con petróleo, y las enormes llamaradas atrajeron tres acorazados franceses. El "Speedy" abrió fuego valientemente, pero, finalmente se rindió. Cochrane fue hecho prisionero, pero se le permitió quedarse con

su espada, en reconocimiento de la gran resistencia que opuso su nave.

Varias semanas después fue canjeado por un capitán francés apresado. Esto hizo que se quedara sin buque. En términos más funcionales, había quedado sin nadie para combatir. Pero él era ingenioso y en el futuro, como lo haría en muchas ocasiones, cuando no tuviese buque acudiría al Almirantazgo.

Como resultado de la captura de la "Gamo", el padre de Cochrane presionó (al igual que su tío, ya un antiguo almirante) al Primer Lord del Almirantazgo, para que fuese ascendido. Este cargo lo desempeñaba entonces el almirante John Jervis, que acababa de ser nombrado conde de St. Vincent, en reconocimiento por su magnífica victoria en el Cabo St. Vincent. Jervis era brusco, de carácter fuerte, de origen modesto y su nobleza no apaciguó su oposición a los privilegios de la aristocracia.

Aunque estaba irritado por las presiones que hacía la aristocracia escocesa, dio finalmente a Cochrane el ascenso al grado de capitán de navío. Pero Cochrane insistió en que su teniente 1º, también debía ser ascendido en reconocimiento del papel que desempeñó en la captura de la "Gamo", donde fue seriamente herido. St. Vincent intentó poner fin a esta incomodidad, escribiéndole a Cochrane: "No es usual ascender a dos oficiales para un servicio tal. Además, el pequeño número de hombres que murieron en el "Speedy", no lo justifica". Cochrane no se haría el desentendido con esas palabras, aunque viniesen del Primer Lord. Al responder, comentó que: "en el combate en que su excelencia recibió su título, solamente había un hombre muerto a bordo de su buque insignia, de modo que había más bajas a bordo de mi bergantín que en su buque de línea de combate". Acto seguido de esta declaración, Cochrane quedó sin trabajo durante dos años.

Luego estudió ética en la Universidad de Edimburgo. Debe haber sido realmente extraño, para un capitán de la Armada, figura pública, asistir a clases como un simple estudiante universitario. Pero esta experiencia tuvo cierto significado.

Después de dos años, St. Vincent le dio el mando del "Arab", lo que fue más bien un castigo que un premio. El "Arab", un buque carbonero transformado, se parecía más a una barcaza que a un buque a vela. Entre sus desventajas como buque de guerra marino se hallaba la incapacidad de navegar contra el viento. Se le envió a unirse con la escuadra de bloqueo, sobre la costa francesa, donde los vientos predominantes soplaban cerca de ella. Esto significó una lucha y un temor constante de ser arrojado hacia la playa o roqueríos franceses. Cochrane se quejó en una carta al Primer Lord, quien, de acuerdo a su perversa naturaleza, ordenó al "Arab" proteger las pescas al noreste de las islas Shetland. Estas aguas eran fáciles de defender. En ese lugar, durante seis meses, no se divisó ningún buque, pues no los había.

St. Vincent sustituyó al Primer Lord, por un escocés, Lord Melville, e hizo volver inmediatamente al "Arab". Ahora Cochrane, en buena posición, recibió el mando del "Pallas", un excelente buque con 32 armas de fuego, capturado a los franceses recientemente. Además, se le ordenó navegar independientemente, en las ricas áreas de cacería fuera de las Azores. Esto demostró ser una buena prueba de capacidad y una oportunidad que dio como resultado una aventura muy beneficiosa que le proporcionó, tanto a Cochrane como a su tripulación, pequeñas fortunas. Se supo y causó mucha molestia, que un marinero en el "Pallas", ganaba más que la mayoría de oficiales en otros buques.

Tal cantidad de dinero se pudo apreciar mediante un informe de una captura que apareció en la Crónica Naval de 1805.

"Lord Cochrane, sintiéndose abatido por las condiciones de los españoles (el buque que recién había capturado), les preguntó a sus oficiales si estarían dispuestos a devolver a cada uno de ellos \$ 5.000 en efectivo. Aceptado esto inmediatamente, su excelencia ordenó al contramaestre llamar por medio de pitos a toda la tripulación y le dirigió la palabra con ese propósito. Los intrépidos muchachos exclamaban: "Sí, sí mi lord" con todo el corazón y dieron tres vítores a los desafortunados españoles".

En otra ocasión, el "Pallas" fondeó fuera de la desembocadura de un río, donde tres corbetas francesas estaban fondeadas varias millas río arriba. Esa noche, toda la tripulación del "Pallas", con la excepción de Cochrane y cuarenta hombres, se embarcó en los botes y fue enviada a capturar a esos buques. Después de bogar seis horas, se encontraron con un barco, lo abordaron y lo capturaron. Se hizo de madrugada antes que pudiesen hacerse a la mar y fueron atacados por las otras dos naves. Hay poca información de ese combate, excepto que el buque capturado escapó con cierta dificultad.

Entretanto, otras tres corbetas francesas estaban a la expectativa y atacaron al "Pallas". Solamente había cuarenta hombres a bordo del "Pallas", y únicamente podían ser manejadas las ametralladoras de proa. Pero los franceses no sabían esto y Cochrane, con hábiles maniobras, fue capaz de conducir a cada una de estas corbetas hacia la playa.

El mando de Cochrane en el "Pallas" finalizó cuando volvió al astillero, después de haber sido seriamente dañado en un combate fuera de Basques. Mientras se hacía un reconocimiento de las traicioneras aguas de la bahía de Basques, una importante base francesa muy bien defendida, al oeste de la costa francesa, el "Pallas" se acercó demasiado a la batería de tierra y fue dañado. Una fragata francesa, apoyada por tres bergantines de dos palos, llegó a finalizar la tarea, pero muchos bancos de arena limitaron mucho el área de maniobra y solamente la fragata pudo atacar. Después de una hora de combate, la fragata fue conducida a tierra. Al estrellarse contra las rocas, su aparejo cayó en el "Pallas", enredando desesperadamente los dos buques. En ese momento, el "Pallas" estaba a punto de naufragar, pero finalmente su aparejo fue cortado. Cuando, lentamente, estaba tratando de escapar, fue atacado por los otros tres buques. La fragata británica "Kingfisher" estaba observando la acción y fue a rescatarlo. Siendo remolcado por la "Kingfisher", el "Pallas" logró finalmente escapar.

Al quedar sin mando de buque, Cochrane se vio obligado a volcarse al campo político, para apaciguar su incesante necesidad de combatir. Casualmente era

período de elecciones parlamentarias y Cochrane se presentó como candidato para representar a Honiton, un barrio conocido por su severa política. Inauguró su campaña, llegando a Honiton en un carruaje tirado por seis caballos, seguido por otros coches que llevaban a su tripulación. De acuerdo con los nuevos relatos, Cochrane y sus oficiales se veían muy bien de frac, y la tripulación iba muy orgullosa "demostrando su alegría".

El contraemaestre iba ubicado en la parte posterior del carro de Cochrane y, de vez en cuando, señalaba con su pito a los hombres para que vitorearan a coro. Fue un "show" y se ganó la elección.

De inmediato, al tomar su asiento en el Parlamento, Cochrane inició un enérgico ataque al Almirantazgo. Al cabo de un mes, éste, sabiamente, le dio el mando de una nueva y excelente fragata, la "Imperieuse", y lo envió al mar. Es muy significativo que cada hombre de la tripulación del "Pallas" se ofreciera voluntario para hacer servicio en la "Imperieuse". Esto fue un alto tributo para Cochrane, ya que en aquellos días las tripulaciones debían ser reclutadas.

La campaña de la "Imperieuse" duró solamente tres meses y según la impresión de Cochrane, ésta fue un tanto irregular. La hizo con la escuadra que bloqueaba cerca de Basques y Cochrane pasó a conocer estas peligrosas aguas mediante el constante sondeo de las defensas interiores. Envío grupos a tierra para destruir torres de señalización y ejecutar otros actos de hostigamiento e interdicción, incluyendo la destrucción de una de las baterías que defendían la entrada.

La "Imperieuse" retornó a Inglaterra para reparaciones. En la próxima elección parlamentaria, Cochrane se presentó como candidato por Westminster, un condado bastante más influyente que Honiton, y ganó. Al tomar su cargo, Cochrane inmediatamente presentó una serie de mociones atacando la mala administración y corrupción en el Almirantazgo. Sus quejas eran reales y bien documentadas, y tan dañinas para el gobierno que se le ordenó volver al "Imperieuse". Pero pasó otros cuatro o cinco meses en el Parlamento antes de aceptar estas órdenes. Resulta inconcebible que un capitán a sueldo completo pudiera negarse a

aceptar tales órdenes y permanecer en el Parlamento para atacar a sus superiores. Pero sucedió, y Cochrane era tan popular que los votantes de Westminster le dieron ilimitado permiso para ausentarse.

Al relevar al comandante interino del "Imperieuse", Cochrane se hizo a la mar de Inglaterra para unirse a la flota del almirante Lord Collingwood, que operaba en el oriente del Mediterráneo. En la ruta, se encontró con una fragata de diez cañones que portaba colores británicos. Viendo que la tripulación no era inglesa, Cochrane envió un bote a investigar. Al acercarse al costado, la embarcación fue recibida con una descarga de fuego de rifle que mató a un hombre e hirió al resto de los otros quince tripulantes. En tal virtud fue capturado y resultó ser un pirata en el que miembros del "Tribunal Británico del Botín", en Malta, tenían acciones y cosechaban una linda ganancia robando a buques aliados.

Este incidente iba a desarrollarse más tarde en una confrontación entre Cochrane y el "Tribunal", cuyos resultados fueron perjudiciales para su carrera naval.

Varios meses después, en la primavera de 1808, hubo una sublevación general de patriotas españoles en contra del gobierno que Napoleón había instalado en España. El gobierno británico decidió apoyar la causa de los rebeldes y Napoleón envió 300.000 hombres a España para apoyar al gobierno.

Collingwood empleó su flota para impedir que los franceses desembarcaran en España y para ejercer el papel que ahora llamamos control marítimo. Esto era, en la tradición glorificada por Mahan, de "aquellos barcos azotados por la tormenta" que el "gran ejército" nunca vio, pero no fue en la tradición de Cochrane, de usar el poderío marítimo para desbaratar operaciones de tierra. Cochrane pidió y recibió órdenes de "hostigar las costas francesas y españolas cuando la oportunidad lo ofreciera".

La mayor carretera en el este de España bordeaba la costa. Cochrane hostigó las tropas francesas que avanzaban sobre Barcelona, al organizar y apoyar a los patriotas españoles en la defensa de sus pueblos, volando puentes, destruyendo baterías, capturando transportes cos-

teros, e incluso efectuando ataques a la costa francesa en las afueras de Marsella.

Fue de esta sublevación española que la "guerra de guerrillas" obtuvo su nombre. Y el uso del mar por Cochrane como arma de guerrilla no sólo fue innovador, sino además, decididamente no inglés. Fue eficaz más allá de la estadística de cosas destruidas y de logística deteriorada, que por sí mismas fueron impresionantes. La resistencia de los patriotas españoles está tanto inspirada como apoyada por las hazañas de Cochrane, quien dejó puesto el cimiento para el futuro éxito de la campaña de Wellington. Esto aún no ha sido reconocido en nuestras historias.

William James, en su historia definitiva de la Armada británica de esta época, publicada en 1822, escribió: "Tenemos que quejarnos de una cualidad de Lord Cochrane: la brevedad de sus informes, los que parecen, todos, estar escritos más para recomendar a sus gallardos compañeros de armas, que para proclamar al mundo sus propias hazañas"

Afortunadamente, había a bordo del "Imperieuse" un cadete, quien más tarde sería el famoso novelista capitán Marryat. Muchas de sus novelas están basadas en sus experiencias en ese buque, y en la novela "Mr. Midshipman Easy", tenemos una relación del "Imperieuse" durante estas operaciones:

"El día que pasaba sin haber disparado un solo tiro afortunado, era para nosotros un día en blanco. No bien los botes estaban recién asegurados en sus calzos cuando ya debían salir nuevamente; y las vergas y aparejos eran constantemente izados y arriados.

"Las expediciones en las que se formaban grupos para servicio; la rapidez de los movimientos de la fragata, día y noche; el dormir apresurado, a ratos, a cualquier hora; el despertar con el tronar de los cañones, que parecía ser lo único importante para quienes vivían a bordo; la extraordinaria precisión de nuestro fuego; la tranquilidad y el coraje de nuestro capitán, contagiando a toda la tripulación del barco; lo repentino de nuestros ataques; el reunirse después del combate; los muertos lamentados; los heridos casi envidiados; la pólvora,

tan quemada en nuestras caras que los años no podrían renovarla; el carácter probado de cada hombre de a bordo; la confianza y adoración implícita que sentíamos por nuestro comandante; las situaciones absurdas que ocurrían incluso en el peligro extremo y creaban alegría cuando la muerte le estaba mirando a uno a la cara, las escapadas milagrosas, y la indiferencia a la vida demostrada por todos cuando la memoria trae consigo aquellos años de excitación, incluso ahora mi pulso palpita más rápidamente con el recuerdo".

Collingwood escribió al Almirantazgo sobre la actividad de Cochrane: "Nada puede exceder el celo y la actividad con la que su señoría persigue al enemigo... además de mantener la costa en alarma constante, causando una suspensión general del comercio, y hostigando un cuerpo de tropas que se le oponían. El ha, probablemente, impedido que estas tropas avancen hacia el interior de España obligándolas a emplearse en la defensa de sus propias costas". Y bien pudo Collingwood haber dicho esto, porque el "Imperieuse", por sí solo, probablemente logró más resultados que el resto de toda la flota de Collingwood.

Pero cuando el "Imperieuse" partió para Inglaterra en febrero de 1809, fue dentro de una nube de censuras por haber gastado más velas, tiros, pólvora y provisiones como jamás lo había hecho barco alguno. Esto probablemente sea la razón de que el "Imperieuse" no hubiese recibido la "General Service Medal", más tarde otorgada a 804 otros buques.

Cochrane fue llamado al Almirantazgo inmediatamente después de regresar a Inglaterra. Estaba de buen humor, pues esperaba que esto fuera en respuesta a una carta que él había escrito pidiendo se le diera el mando de una pequeña fuerza para sembrar el terror en la costa oeste de Francia, con el fin de hacerle a Napoleón imposible apoyar su campaña en España.

En cambio, el Primer Lord del Almirantazgo le pidió a Cochrane que condujera un ataque de "brulotes de fuego" sobre los diez acorazados franceses fondeados en Basques. El Almirantazgo estaba acosado por quejas de comerciantes influyentes que temían por la seguridad

de su comercio de las Indias Occidentales, si esta flota escapaba. Y sabía que Cochrane, con su reputación para la acción y su conocimiento de la navegación, era el único hombre que podía hacer este trabajo.

El almirante Gambier comandaba la flota británica que se hallaba cerca de Basques, pero no consideraba prudente el atacar a los franceses por los problemas de navegación y consideraba el uso de "brulotes de fuego" como una manera "horrible y no cristiana" de hacer la guerra. Sin embargo, fue Gambier quien comandó el ataque dos años antes sobre la neutral Dinamarca y bombardeó la sitiada Copenhagen con gran pérdida de vidas civiles.

Cochrane al principio rehusó aceptar esta tarea porque él consideraba impropio servir bajo Gambier y al mismo tiempo cumplir lo ordenado por el Almirantazgo de conducir un ataque que Gambier desaprobaba tan violentamente. Unos días más tarde, a Cochrane se le informó que éste no era el momento de respetar la etiqueta profesional y que las objeciones de Gambier serían "manejadas". Cochrane finalmente aceptó la tarea cuando el Almirantazgo dijo que no toleraría mayor demora.

En verdad, Gambier lo trató con gran cortesía y con un aparentemente sincero deseo de ser útil. Pero quedaba marcada disidencia entre los muchos capitanes y almirantes de aquella fuerza que eran de más alto grado que Cochrane. Al final, fue tanto este desacuerdo como la falta de Gambier para comprender los elementos psicológicos de esta misión, que impidió seguir hasta el fin el éxito táctico de Cochrane. Fue un fracaso en el sentido estratégico, que más tarde iba a ser repetido por los japoneses en Pearl Harbour.

Cochrane se preparó para el ataque con cuidado e ingenio. Inventó y construyó varios "barcos-explosivos", un concepto parecido al torpedo moderno. Estos eran buques con 1.500 barriles de pólvora tendida sobre una cubierta de pesados leños apretados firmemente con arena. Sobre esto, se colocaban unos 3.000 proyectiles y granadas de mano.

Los franceses, siempre sospechosos de Cochrane, observaban sus preparativos

y alistaban sus defensas, típicas del genio francés por la lógica e ingeniería. Los diez acorazados estaban amarrados en un canal angosto. Los despojaron de sus mástiles y aparejos y los protegieron con baterías de costa. Cuatro fragatas y sesenta lanchas cañoneras fueron preparadas para abordar y remolcar hacia afuera los brulotes de fuego. Una enorme boya fue anclada en el canal. Toda la pólvora se sacó de los acorazados en el caso de que pudieran incendiarse.

El ataque se efectuó en una noche oscura, nublada, con viento fuerte soplando en la costa. Cochrane y cuatro hombres entraron el primer barco explosivo. Cochrane permaneció a bordo para encender la mecha mientras sus hombres alistaban un bote para escapar. La mecha estaba diseñada para que ardiera por quince minutos, pero duró menos de cinco. Esto en verdad fue muy afortunado, ya que su bote se encontraba cerca de la explosión y ¡los proyectiles volaron sobre sus cabezas, dejándolos ilesos!

Cochrane no sabía de la boya. Fue un golpe de buena suerte que el buque explotara lo suficientemente cerca de ella como para destruirla. Pero los otros brulotes de fuego y buques explosivos no fueron bien manejados, y de los veinte que se usaron, sólo cuatro de ellos realmente alcanzaron la vecindad de los buques franceses. Ninguno, en realidad, les hizo algún daño a los franceses, pero los buques-explosivos causaron pánico y los acorazados cortaron sus cables. Todos, menos dos, fueron llevados a la orilla.

Al amanecer, Cochrane efectuó varios esfuerzos fútiles para lograr que Gambier entrara y capturara los acorazados varados. Pero Gambier era demasiado tímido. Entonces, Cochrane atacó y destruyó un acorazado, pero no pudo causar más daño, antes de que los franceses recobrasen su compostura.

El "Imperieuse" fue enviado de vuelta a Inglaterra con los despachos de Gambier. Estos dieron pleno reconocimiento a Cochrane, quien pasó a ser un héroe público. Fue hecho "Caballero de la Orden del Baño" una rara distinción para alguien de su rango. Y fue aclamado por los periódicos de ser el sucesor de Nelson.

Napoleón, furioso con el éxito de Cochrane, comentó: "El temor privó a los capitanes franceses de sus sentidos. Si Cochrane hubiese sido apoyado, habría capturado cada uno de los barcos".

Cochrane había anticipado esto (la marca de un profesional es que él sea capaz de anticipar los resultados), y en medio de sus preparativos había escrito al Almirantazgo con respecto a la acción a tomar después de su ataque. Pidió tropas para capturar y mantener la isla de Oleron que cubría la entrada a Basques y al puerto de Rochefort (*).

El concepto estratégico de Cochrane era que el poderío naval debía ser usado para desbaratar la iniciativa estratégica del enemigo, su comercio, e incluso la capacidad del gobierno para funcionar. En parte, su argumento ante el Almirantazgo era: "Ninguna diversión que todo el poderío de Gran Bretaña sea capaz de efectuar en Portugal o en España, sacudiría tanto al gobierno francés como la captura de las islas en esta costa. Unos pocos hombres podrían tomar Oleron, pero para hacer la captura efectiva, manden veinte mil hombres, quienes sin riesgo encontrarían ocupación para un ejército francés de cien mil".

Cuán diferentes hubieran sido nuestras estrategias en las guerras de este siglo si Mahan hubiese estudiado a Cochrane y Basques con el mismo entusiasmo con que estudió a Nelson y Trafalgar. E incluso hoy podemos obtener una mayor comprensión del impacto del proyectil sobre la guerra naval, mediante el estudio y análisis que Cochrane usó en su enfoque científico de los problemas navales.

Cuando el Almirantazgo propuso que el Parlamento otorgara a Gambier un voto de agradecimiento por el ataque a la flota francesa, Cochrane le dijo al Primer Lord del Almirantazgo que él como miembro del Parlamento se oponía a tal moción. El Primer Lord contestó con lo que debe considerarse como un soborno: si Cochrane no se oponía a la moción, le sería dado el mando independiente de tres fragatas con un re-

gimiento de primera clase embarcado, y podría hacer con esta fuerza lo que él quisiera a lo largo de la costa francesa.

Cochrane rechazó esta oferta, agradeciendo al Primer Lord del Almirantazgo por tratar de "protegerlo de los males del actuar en contra de los deseos del gobierno". Pero sus esfuerzos por obtener que los resultados fuesen examinados en perspectiva estratégica fueron vanos. El Parlamento agradeció a Gambier, quien entonces pidió un consejo de guerra para limpiar su nombre de los cargos hechos por Cochrane.

Este consejo de guerra estaba repleto de personas que apoyaban a Gambier. Con ayuda de algunos mapas obviamente alterados, que fueron presentados en defensa de Gambier, éste fue absuelto "muy honorablemente". Cochrane no tomó parte en estos procedimientos, ya que él no deseaba ser considerado un acusador de Gambier. Él quería que se examinaran los principios estratégicos, no la culpabilidad de Gambier.

Cuando Cochrane persistió en atacar el manejo de esta materia por el Almirantazgo, le fue ordenado volviera al "Imperieuse". Cochrane rechazó estas órdenes, estimando que se le debía dar la fuerza que se le había ofrecido con anterioridad al consejo de guerra. Navegó entonces a Malta (en su propio yate) para investigar allá los actos ilegales del "Tribunal del Botín". Este tribunal había dictaminado sobre los muchos botines tomados por el "Imperieuse" y en vez de concederle la pequeña fortuna que él esperaba obtener, ellos, de hecho dictaminaron que él debía dinero por los servicios prestados por el tribunal. En Malta, Cochrane sacó de los departamentos interiores del juzgado, ciertos documentos críticos necesarios para establecer las actividades ilegales del "Tribunal del Botín". Luego lo provocó con insultos y el tribunal lo hizo arrestar. El juez, confundido sobre cómo Cochrane debía ser juzgado, le pidió dejara la cárcel bajo fianza. Cochrane se negó, aun cuando la fianza era modesta. El almirante en Malta le rogó: "Milord, Ud. no debe permanecer aquí. Los marinos se están volviendo salvajes y ellos luego van a echar abajo la cárcel. ¿Tiene alguna objeción para escapar?". Cochrane accedió y le

(*) Esta acción es conocida también como de la isla Aix. Nota de la Dirección.

fue dado un juego de limas para que cortara las barras de su celda. Con el pleno consentimiento del tribunal y su alivio, Cochrane efectuó su escape y regresó a Inglaterra.

En la sala de la Cámara de los Comunes, Cochrane extendió los rollos de los costos cargados a él por el tribunal y los midió con gran cuidado en seis y un cuarto brazas. La Cámara se divirtió, pero no simpatizó. Los miembros pensaron que sus escapadas eran más propias de un cadete que de un miembro de la Cámara, quien, además, era un distinguido capitán, Caballero del Baño, y el heredero de un condado.

Los próximos tres años estuvo en el Parlamento, donde sus ataques al gobierno aumentaron en efectividad. En 1813, se relacionó su nombre con un fraude en la bolsa de comercio, ingeniado por su tío. El gobierno aprovechó esta oportunidad e hizo que un tribunal lo declarara convicto, lo que era altamente irregular en su composición y procedimiento. El juicio duró un día y Cochrane no fue llamado para defenderse hasta entrada la noche. Fue sentenciado a un año de cárcel y una hora en la "picota". La sentencia de la picota tuvo que ser cancelada para evitar desórdenes.

Al cabo de cierto tiempo, Cochrane escapó de la cárcel y retornó a la sala del Parlamento, donde fue "recapturado", para vergüenza del gobierno. Su nombre fue entonces borrado de la lista de la Armada y fue removido en desgracia de la "Orden de la Jarretera".

La Cámara de los Comunes lo expulsó en votación de 140 por 44. En la elección para llenar la vacante, nadie quiso presentarse contra él —tan grande era su popularidad— y por votación unánime, volvió.

Permaneció en el Parlamento por otros cuatro años, pero con poca influencia. Napoleón había caído y los problemas de la guerra eran de poco interés.

En 1818, aceptó el mando de la Armada chilena, y se distinguió con el estilo y las tácticas que lo habían convertido en una leyenda. Fue parte vital en expulsar una flota española de mayor poderío, fuera del Pacífico oriental, permitiendo tanto a Chile como al Perú ob-

tener su independencia. Más tarde, al mando de la Armada brasileña, limpió aquellas aguas de la flota portuguesa y Brasil pasó a ser una nación independiente. De ahí, fue a Grecia y como Comandante en Jefe de la Armada griega, ayudó a ese país a obtener su independencia de Turquía.

Hoy en día, Cochrane es un héroe en cada uno de esos países. Su manejo de buques miserables y tripulaciones rebeldes con grandes probabilidades en contra, es testimonio adicional de su grandeza en el papel de guerrero profesional, en el mejor sentido de aquella calumniada descripción de oficio. Pero, en cada caso, partiría en desgracia por inmiscuirse en política local, y por ser acusado de robar dineros del gobierno. Por ejemplo, molesto con el apoyo que estaba recibiendo del gobierno brasileño, tripuló el barco más grande y más efectivo que tenían, con los pocos marineros de confianza que quedaban y lo capitaneó de regreso a Inglaterra. De la evidencia de que disponemos, debemos agregar la piratería a su larga lista de habilidades.

Cochrane terminó su carrera como soldado de fortuna en 1829. Tenía cincuenta y cinco años de edad y treinta años por delante de vida activa, que dedicó a la ciencia y a hacer enmiendas políticas. Dos años más tarde, pasó a ser el décimo conde, a la muerte de su padre y, a la vez, la Corona le otorgó el indulto total. Fue reincorporado a la Armada Real, volvió a entrar a la Orden del Baño y a la edad de 72 años volvió al servicio activo como el Comandante en Jefe del Centro Noratlántico, con el rango de vicealmirante. Le otorgaron jubilación completa los gobiernos de Chile, Brasil, y Grecia y fue ascendido a almirante en la Armada Real pocos años antes de su muerte, a la edad de 85 años.

Está sepultado en la abadía de Westminster. En 1972, con ocasión del sesquicentenario de la Independencia del Brasil, el Embajador de ese país expresó estas palabras en su tumba:

"El almirante Cochrane navegó bajo las banderas de nuestras nacientes naciones y las honró... Fue un hombre con una personalidad única, un rebelde en

contra de las convenciones de su tiempo, vivió para ganar aventuras y glorias de los mares. Thomas Cochrane sirvió a la libertad, casi ciertamente, porque satisfacía su pasión por la gallardía. En una época donde el hierro frío estaba tomando el lugar de las maderas de roble y blancos penachos de humo reemplazaban las blancas velas de Trafalgar, su vida era una lucha quiijotesca en contra de molinos flotantes, con poca consideración a los favores de la historia, que gradualmente lo azotó con mayor participación de la que acostumbra reservar para grandes hombres".

Marryat capturó la esencia del estilo de Cochrane, cuando escribió: "Muchos de sus más brillantes logros fueron efectuados sin pérdidas de vidas; también

calculó él sus probabilidades y una mitad del mérito que se merece por lo que logró, nunca le fue concedido, sólo porque en despachos oficiales no ha habido una larga lista de muertos y heridos para complacer el apetito del público inglés"

Si la Inglaterra victoriana pudo perdonar a Nelson su vida sentimental, sin duda podemos perdonarle a Cochrane su vida política. El, más que Nelson, es más adecuado para ser un héroe para profesionales, en estos tiempos de ciencia y guerras de liberación nacional.

¡Y si la tradición de Cochrane puede agregar un poco de gusto a la vida del profesional, no puede ser toda mala!

De "Proceedings".

