

# A 200 Años del Nacimiento de LORD COCHRANE

Discurso pronunciado por el señor Académico Don Alamiro de Avila Martel en el acto solemne celebrado en Valparaíso el 14 de diciembre de 1975, por la Armada de Chile, con la colaboración de la Academia Chilena de la Historia.



**C**ONMEMORAMOS hoy día el bicentenario del nacimiento de uno de los fundadores de la independencia de nuestra patria. El 14 de diciembre de 1775, en Annsfield, en el Lanarkshire, en el suroeste de Escocia, vio la luz Lord Thomas Cochrane, primogénito del IX conde de Dundonald. Iba a ser uno de los más famosos marinos de su tiempo —el último rey británico del mar como lo han llamado los historiadores— y el libertador del Pacífico americano como almirante de Chile.

La Patria Vieja se hundió porque sus gobiernos no fueron capaces de tener una fuerza marítima y las tropas del virrey podían llegar en cualquier momento y a cualquier sitio y así lo hicieron. Un testigo presencial recuerda que O'Higgins, en el campo mismo de Chacabuco, después de la batalla, dijo: "cien victorias como ésta serán inútiles mientras no dominemos el mar". Fue el programa inmediato de acción. Con increíbles dificultades, él, San Martín, Zenteno, Blanco

Encalada y muchos colaboradores se dieron a la tarea ingente. No había buques, ni aparejos ni armamentos, no había oficiales ni tripulaciones y se carecía de una tradición marinera. Tampoco había dinero suficiente. Pero Chile logró en menos de dos años, venciendo todos los obstáculos, tener una escuadra y estrenarla, en octubre de 1818, con un hecho de gloria bajo el mando de un joven que había sido alférez de marina en España y con el aporte de unos oficiales ingleses y norteamericanos. La toma de la "María Isabel" y parte de su convoy completó en el mar la victoria de unos meses antes en Maipú.

Los primeros pasos para formar la escuadra fueron las misiones de Manuel Hermenegildo de Aguirre en los Estados Unidos y de José Antonio Alvarez Condarco en Inglaterra. La primera fue un fracaso: obtuvo, gastando mucho dinero, una sola corbeta que llegó a mediados de 1819. En cambio Alvarez Condarco, primer jefe de la misión naval de Chile en Londres, sí que consiguió un gran éxito: el navío "San Martín" y la

fragata "Lautaro" se debieron a sus gestiones, también el secreto para fabricar los cohetes de Congreve, la construcción de la "Rising Star" y, sobre todo, el contrato de Lord Cochrane como almirante de una flota que aún no existía cuando aceptó el cargo a fines de 1817, rehusando servir en España y en Venezuela.

¿Quién era a la sazón Lord Cochrane, qué calidades tenía y cuáles las vicisitudes de su vida para estar en disposición de aceptar ofrecimientos de un país lejano que luchaba por su independencia?

Era un hombre de 42 años, expulsado de la marina británica a pesar de ser considerado su capitán más hábil, valiente y que más éxitos efectivos había logrado en su carrera. Era diputado por el distrito de Westminster en la Cámara de los Comunes y ejercía allí tarea de violenta oposición al régimen del momento, basado en elecciones ganadas por el cohecho y la influencia y en votaciones parlamentarias del mismo jaez, y a las innumerables fallas morales, económicas y de sistema que afectaban el servicio naval. Estaba casado con la hermosísima Catherine Corbett Barnes, un matrimonio de amor, y era un hombre acomodado pues había hecho una fortuna con sus cuotas de presas en la guerra. Además, tal como su padre, era un entusiasta investigador en artes mecánicas que servirían al perfeccionamiento de la construcción naval y del manejo de las naves. ¿Cómo había llegado a esta situación aparentemente contradictoria?

Su vocación por la marina existió desde muy temprano: hay recuerdos de que en las aguas del Forth, junto a cuyo curso maravilloso se alza la casa, Culross Abbey, en que vivió de niño, hacía navegaciones improvisadas utilizando una sábana como vela. Su abuelo materno había sido un marino distinguido, su tío Sir Alexander Cochrane lo era en ese tiempo; su padre había servido en la Armada Real hasta llegar a teniente, pero le había cobrado antipatía y destinaba a su primogénito al ejército. Por ello se negaba obstinadamente a dejarlo seguir su vocación. Para el caso de que el conde llegara a doblegarse, Sir Alexander Cochrane lo había inscrito como guardiamarina, desde que Thomas tenía 12 años, en todos los buques que había

comandado. Ante las insistencias del muchacho y satisfecho de los progresos que había hecho en sus estudios, realizados solo, pues por muy cortos períodos tuvo algún preceptor, el conde consintió por fin que ingresara a la Marina cuando ya tenía cumplidos los 17 años.

Se embarcó en el buque de su tío y allí tuvo como instructor a un teniente de la vieja escuela, el severísimo Jack Larmour, uno de los pocos oficiales de guerra que había ascendido desde la condición de marinero y por el que guardó toda su vida un sentimiento de gratitud y de admiración. Su empeño por aprender y el principio de que un oficial tenía que ser capaz de realizar cualquiera tarea de las que se podían presentar en el complicado manejo de un buque de la época, en el que la acción humana lo era todo, lo llevaron a constituirse en un experto. Su buque fue destinado a la estación naval norteamericana: allí pasó Cochrane sus exámenes hasta llegar a teniente. Estamos en los últimos años del siglo XVIII: las guerras napoleónicas plasman el destino de Occidente.

En el mar ellas se desarrollaban esencialmente entre el Reino Unido, con más de mil buques de todas clases y toda la fuerza de Napoleón y de sus aliados, el principal España, y el juego de los neutrales para comerciar contra bloqueos y prohibiciones. El joven Cochrane ha terminado su aprendizaje de hombre de mar con la extraña circunstancia, para el tiempo, de no haberle tocado participar en ninguna operación bélica. En 1798, adscrito al buque insignia del almirante Keith, va a entrar de lleno en la zona de operaciones: el Mediterráneo y el Atlántico frente a Francia. Participa en el bloqueo de Cádiz, hace una estancia en Nápoles, donde conoce a Nelson y se precia de recibir de él consejos técnicos, como aquel de que en un momento de apuro no se ocupe de maniobras, sino que ataque de inmediato: la receta de Nelson en la batalla de San Vicente y que tantas veces siguió Cochrane.

A fines de 1799 fue encargado de transportar un navío francés apresado, que estaba en muy malas condiciones y con una tripulación de enfermos y baldados, para llevarlo al puerto inglés de Mahón, en Menorca. El viaje fue muy peligroso por un fortísimo temporal y

Cochrane logró con habilidad y valentía salvar al averiado navío y llevarlo a su destino. El premio que obtuvo fue su primer comando, que le otorgó Lord Keith, el de una pequeñísima corbeta de 158 toneladas, armada de 14 cañoncitos de 4 libras, a cuyo bordo tenía que apretujarse una tripulación de 84 hombres y 6 oficiales. Pero para Cochrane, desde este momento y a través de toda su carrera de marino, la insuficiencia de sus medios no fue sino un incentivo de superación para lograr hechos notables. Fue destinada la "Speedy" a fustigar el comercio en las costas italianas, francesas y sobre todo españolas. Es menester dejar en claro que una de las actividades principales de la guerra marítima eran los cruceros de presas. De acuerdo con la reglamentación de cada país los apresadores de buques enemigos, de guerra o mercantes, o neutrales que llevasen mercadería enemiga, tenían un interés pecuniario sobre las presas declaradas buenas por los tribunales especiales del Almirantazgo. La cuota en las presas era uno de los nervios motores de la guerra marítima. El crucero de la "Speedy" fue en ese sentido enormemente proficuo, pues, en 13 meses que duró, consiguió apresar 50 naves, 122 cañones y tomar 524 prisioneros.

En este primer comando ya demostró Cochrane todas sus condiciones de marino científico, táctico y disciplinario: estudiaba todas las posibilidades técnicas y sabía sacarles partido; aprovechaba las circunstancias del momento y los hábitos de los enemigos: por ejemplo prefirió siempre —al revés de lo que era usual— los ataques nocturnos o con las primeras luces del alba; y logró una disciplina estricta porque su capacidad y su valentía personal inigualada, llevaban a sus hombres a seguirlo con una fe ciega en el triunfo.

En el crucero de la "Speedy" se ha hecho legendario el ataque que practicó contra la fragata de guerra española "Gamo", de 600 toneladas, 44 cañones poderosos y 319 tripulantes, y que había sido encargada ex profeso de acabar con el barquichuelo que desesperaba con sus actos a los aliados de Napoleón. Logró con sus ínfimos medios derrotar y capturar la fragata, hecho que, anota su

biógrafo Sir John Fortescue, "ha quedado hasta hoy sin paralelo en los anales de la guerra naval por la habilidad, cálculo y valentía empleados". Esa hazaña llevó además a la promoción de Cochrane a capitán pero, al mismo tiempo, inició su desinteligencia, que iba a llegar hasta una total enemistad con el Almirantazgo, la suprema autoridad británica en el gobierno naval. Cochrane tenía la cualidad de decir lo que pensaba: su verdad, sin medir las consecuencias y sin atención a los rangos; sus quejas ásperas e incisivas las dirigía al propio Primer Lord del Almirantazgo. Sus biógrafos han anotado como una de sus peculiaridades su sensibilidad ante los agravios personales y aquellos que sentía como propios porque afectaban al bien público o de preferencia al régimen de la marina. Ello lo llevó a una constante lucha en tierra, traducida en una actividad política de opositor al gobierno. En esa época un oficial en servicio activo podía ser miembro de la Cámara de los Comunes.

Después de sus hechos en la "Speedy" Cochrane quedó transitoriamente sin comando, lo que se prolongó por la paz de Amiens. Ese tiempo lo utilizó en hacer una minuciosa investigación de todo aquello que encontraba corrompido en la administración naval. Para poder llevar adelante una campaña que obtuviese mejoras consideró que su campo apropiado no podía ser otro que el Parlamento; pero se sentía incompleto en su preparación para la política, a pesar de ser un infatigable y crítico lector. Así es que se matriculó en la Universidad de Edimburgo y allí, con el empeño que era capaz de poner en todas sus empresas, estudió intensamente, de preferencia filosofía y ciencias políticas y económicas hasta que, reactivada la guerra, consideró su deber pedir un comando. El Primer Lord, que era el conde de Saint Vincent, lo tenía en su lista negra y durante un año lo hizo mandar un buque que apenas se tenía sobre las olas, con la comisión de proteger unas pesquerías que no existían en el Mar del Norte.

Cambiado el Primer Lord, el sucesor, un famoso político escocés, le confió una óptima fragata nueva, la "Pallas", y lo despachó en un corto crucero de presas en la ruta de los galeones de América; el

resultado fue fabuloso, a su buque se lo llamó entre los marinos la "Golden Pallas"; su cuota en las presas pasó de las 75.000 libras esterlinas. En seguida tuvo a su cargo la protección de un convoy a la América del Norte y luego, integrado en la escuadra del golfo de Vizcaya, acciones contra la costa francesa. Este comando, que duró hasta 1806, se caracterizó por una serie de hechos en que demostró su habilidad de marino, con proezas técnicas que los expertos consideran excepcionales. Dos encuentros con buques de guerra franceses de mayor poderío en la desembocadura del Charente y en la región de la isla de Aix, le permitieron un conocimiento preciso de esa región, que iba a ser la clave de su mayor éxito tres años después.

Vuelto a Inglaterra se hizo elegir diputado a los Comunes por el distrito de Honiton, pero tuvo de inmediato que volver a partir en campaña, esta vez en el comando de la fragata "Imperieuse", con la que volvió al golfo de Vizcaya. Muy pronto fue destinado a la flota del Mediterráneo que dirigía el almirante Collingwood. A principios de 1808 éste le encargó "incomodar la costa francesa y española como la oportunidad se lo indicase". Fuera de sus ataques a numerosas naves, unas capturadas y otras incendiadas, emprendió acciones anfibia, en las que destruyó fortificaciones y desbarató el sistema de telégrafos de la marina de Napoleón.

A mediados de ese año, al retirarse España de la alianza con Napoleón y declararle la guerra con la protección inglesa, Collingwood encomendó a Cochrane dar toda la ayuda posible a los españoles contra los franceses. Centrada su actividad en la costa catalana, entorpeció en modo grave los desplazamientos de las tropas francesas al lograr destruir caminos y puentes. En esa campaña fue famosa su defensa del castillo de la Trinidad, en el golfo de Rosas, ante un gran ejército francés. Ese hecho le dio especial nombradía en España. Cada una de sus acciones fue debidamente encomiada por Collingwood, quien varias veces expresó al Almirantazgo que "nada puede exceder el valor y actividad con que Cochrane persigue al enemigo; su fertilidad para imaginar medios para ello parece inagotable".

El Almirantazgo hizo oídos sordos y no le dio ni gracias ni premios. En febrero de 1809 obtuvo permiso para volver a Inglaterra. Apenas ancló en Plymouth, a fines de marzo, fue llamado de urgencia por el Almirantazgo y se le ordenó preparar y dirigir el ataque con naves incendiarias, que ese cuerpo tenía en proyecto, contra la flota francesa occidental que había logrado reunirse toda en el fondeadero de la isla de Aix y que, si lograba romper el bloqueo en que la mantenía una escuadra mandada por Lord Gambier, arruinaría seguramente la ruta comercial inglesa hacia América.

Gambier se había opuesto a ese proyecto de ataque, que estimaba cruel y azaroso. Cochrane conocía, como hemos recordado, perfectamente la zona y había informado con minuciosidad sobre ella al Almirantazgo: esa circunstancia, además de la fe que por fuerza había que tener en sus calidades, fue el motivo de su elección para dirigir la arriesgada empresa. Cochrane hizo presente que su intervención iba a acarrear el descontento de Gambier y de los muchos oficiales de rango superior al suyo que había en esa escuadra. El Primer Lord le aseguró que él se encargaría de que no se ofendiesen y cooperasen debidamente. Cochrane planeó que, además de las naves incendiarias, se utilizaran buques explosivos y también los cohetes que había inventado Sir William Congreve, el cual fue destinado a coadyuvar a la empresa.

El resultado fue la famosa batalla de Aix, comenzada en la noche del 11 de abril de 1809. Cochrane en persona manejó una de las naves explosivas, que al estallar causó una indescriptible confusión y pánico en los buques franceses, los más de los cuales encallaron en la costa cercana. La primera parte de la acción estaba lograda. En la mañana del 12 de abril Cochrane hizo las señales para que la escuadra inglesa completase la destrucción de la flota enemiga, pero Gambier no hizo más que acercarse a tres millas del lugar y solamente cuando Cochrane, sin esperar más, con su solo buque decidió atacar a los navíos franceses que comenzaban a desencallar, dio orden de avanzar a unas pocas unidades. Cochrane consiguió la rendición de un gran navío y luego, en compañía con los otros buques destruyeron otros dos; algunos más

fueron incendiados por sus tripulaciones. Gambier ordenó cesar el ataque: el éxito había sido enorme, pero una buena parte de la escuadra francesa, muy maltratada, consiguió escaparse hacia el Charente. Con una colaboración eficaz del almirante la victoria hubiese sido total.

Cochrane fue despachado de regreso a Inglaterra de inmediato. Fue honrado con la Orden del Baño, distinción extraordinaria para un oficial de su rango. El triunfo era muy importante y al Almirantazgo le convenía magnificarlo. Para ello propuso que la Cámara de los Comunes otorgase un voto de gracias a Gambier. Cochrane anunció que, como diputado, se opondría, pues la conducta del almirante lo hacía inhábil para recibir ese premio. A pesar de que el Primer Lord le pidió que cambiara de opinión pues era necesario ese paso para satisfacer plenamente a la opinión pública, o que aceptase un importante comando, que le impediría estar en la Cámara, Cochrane rehusó, afirmando que debía cumplir su deber como diputado. Gambier pidió una corte marcial que juzgara sus actos. Esta lo declaró "muy honorablemente libre de cargos", a raíz de lo cual, a pesar de la oposición de Cochrane, el voto de gracias pasó en los Comunes por una gran mayoría.

La ruptura con el gobierno fue completa. El de capitán de la "Imperieuse" en la batalla de Aix sería su último mando británico en tiempo de guerra. Esto lo condujo a una intensa dedicación política. Hemos visto que en 1806 había entrado en los Comunes como diputado por Honiton, que era uno de los múltiples distritos podridos —rotten boroughs— como eran llamados. No se sentía con respaldo representativo siendo su diputado y por ello se había presentado en las siguientes elecciones generales de 1807 por Westminster, el más prestigioso de los distritos electorales porque en él era imposible ganar una elección por medio del cohecho. Representó a Westminster hasta su salida de Inglaterra en 1818. Formó en la Cámara en el grupo de los reformistas llamados radicales. Su actuación fue constante y su exposición incisiva y llena de detalles concretos de los abusos navales, irritó en su contra más y más a la autoridad. En un momento le

fue ordenado que en un plazo perentorio tomara el comando de la "Imperieuse", pero sin asignarle comisión determinada.



Cochrane, siendo diputado en Inglaterra. Dibujo grabado de Adam Buck, National Maritime Museum, Greenwich.

Ante su excusa fue puesto a medio sueldo. Su oposición en la Cámara arrojó: sus intervenciones hicieron mucha impresión, pero aumentaron el número de sus enemigos. Sin embargo a últimos de 1813 pareció que podía volver al servicio. Además de la guerra con Napoleón, Gran Bretaña estaba en guerra con los Estados Unidos y su tío Sir Alexander había sido designado almirante de la flota de operaciones en Norteamérica. Este había conseguido hacerlo nombrar capitán de su buque insignia, el "Tonnant". Ante la urgencia de las circunstancias el almirante partió en otro buque y dejó a Cochrane el encargo de terminar los aprestos del "Tonnant" y seguirlo en él. En esos días, febrero de 1814, surgió uno de los frecuentes escándalos en la Bolsa de Londres: un sujeto espar-

ció noticias de que los aliados habían entrado o estaban por entrar en París y que Napoleón había sido muerto por los cosacos. Esto hizo subir los fondos públicos.

Averiguada en seguida la falsedad de la noticia, el comité de la Bolsa inició una investigación sobre los autores del fraude y manifestó sospechas respecto a quienes habían vendido valores ese día: uno de ellos era Lord Cochrane, aunque sus ventas habían sido con un pequeño provecho, como muchas otras operaciones que había realizado durante meses y que eran corrientes en hombres de fortuna como él. El hecho fue que, mezclado en el asunto, llevado a proceso, sin que él se preocupara mayormente de defenderse pues estaba ocupado en la preparación del buque y en dejar terminados los trámites para obtener la patente de un invento suyo, una lámpara brillante de uso naval, fue condenado junto con los culpables. Se rehusó su solicitud de un nuevo proceso. La pena fue de un año de prisión, 1.000 libras de multa y exhibición a la vergüenza pública. Esta última pena no se aplicó porque su colega diputado por Westminster, Sir Francis Burdett, declaró que lo acompañaría en la picota.

Al parecer colaboraron en la comisión de esta injusticia, especialmente en la denegación de una nueva instancia en el juicio, sus enemigos políticos, quienes quisieron destruirlo en toda la línea: fue borrado de la lista naval británica, ignominiosamente eliminado de la Orden del Baño, y expulsado de la Cámara de los Comunes. Otro hombre con menos coraje y capacidad que Cochrane, habría quedado sepultado ante todo esto. El, en cambio, se defendió sin tregua durante toda su vida y atacó a sus enemigos en cada ocasión. Los primeros convencidos de su inocencia fueron los electores de Westminster, que ante la nueva elección para llenar el cargo de diputado vacante por su expulsión de la Cámara, lo eligieron sin contendor. Esgrimiendo su inocencia, a través de los años, recuperó todas sus posiciones: en 1832 obtuvo el indulto real y fue reinstalado en la marina británica como contraalmirante, luego fue reincorporado en la Orden del Baño con el grado máximo, fue almirante en servicio a cargo de la estación naval norteamericana y recibió toda clase de honores y consideraciones.

Los tres años posteriores al proceso los dedicó a la política y al trabajo de sus inventos. Continuó su censura a las corruptelas de la administración y menudeó los ataques nominales a sus enemigos que lo habían arruinado. En la segunda mitad de 1817, viendo claro que por mucho tiempo el panorama político inglés no presentaba posibilidades de que se realizaran las reformas por las que luchaba, decidió expatriarse al servicio de la libertad de pueblos que quería lograr su independencia.

Para bien nuestro, la oferta aceptada fue la de Chile. Con Alvarez Condarco convino en dirigir la construcción de una fragata de guerra a vapor, con sus propias especificaciones, que vendría comandada por él mismo a Chile: fue el primer buque en el mundo de esa calidad, la "Rising Star", que gracias a su invento de instalar la rueda de propulsión en el interior de la nave, permitía mantener libre y seguro el espacio de las baterías de cañones. El tiempo urgía y la presencia del almirante era indispensable en el país: se preparaban en España nuevas expediciones marítimas de refuerzo al Pacífico, y hubo de dejar la tarea de terminar el buque en otras manos.

El 28 de noviembre de 1818, en el mercante "Rose", llegó Cochrane a Valparaíso en compañía de su mujer y de los dos hijos que tenía a la sazón, de una hermana suya, Jane Cochrane, y de un grupo de jóvenes oficiales que había seleccionado para el servicio de Chile: los tenientes Cobbett y Crosbie y los guardiamarinas Grenfell y Robert Simpson entre ellos.

Trasladado de inmediato a Santiago, dejó totalmente en claro que su firme intención era la de establecerse en el país en forma definitiva y lo demostró en seguida al obtener, el 9 de diciembre, su carta de ciudadanía chilena. En el gran diploma que la contiene y que Cochrane guardó toda su vida entre sus papeles más importantes, O'Higgins razonó el otorgamiento expresando "que el muy honorable Lord Cochrane ha abandonado las comodidades de su patria, Inglaterra, con el plausible objeto de establecerse en el Estado chileno para ayudar a la consolidación de su libertad y en promover los medios de su felicidad futura". En el respaldo de la carta aparecen los cuatro

juramentos legales: reconocimiento de la soberanía de Chile, que esa soberanía está legítima y principalmente representada por el director supremo; que confiesa que ninguna autoridad extraña tiene ni puede tener derecho alguno a regir al pueblo de Chile y, finalmente, que presta sincera adhesión y obediencia al sistema establecido y jura sostenerlo por todos los medios. Cochrane prestó estos juramentos con una total decisión íntima y así lo demostró en toda su actuación.

En seguida se lo designa comandante en jefe y vicealmirante y a Blanco Encalada, que es nombrado contraalmirante y su segundo, se le encarga que le dé la posesión y lo haga reconocer en su rango.

Para establecerse en Chile, Cochrane había vendido sus propiedades en Inglaterra y pronto adquiriría una en Chile: la hacienda de Quintero y tuvo además casas ofrecidas por el gobierno, en Santiago y Valparaíso. Hombre apasionado por los adelantos, hizo venir de Inglaterra máquinas, herramientas, árboles y semillas desconocidas en el país, y se asoció en la que debía haber sido la primera empresa industrial de importancia entre nosotros: el establecimiento de fundición y laminación de cobre, con maquinaria pesada, que instaló John Miers en Concepción.

A fines de diciembre volvió a Valparaíso e izó su insignia en la "O'Higgins", nombre que dio el Senado a la capturada fragata "María Isabel" y se ocupó en preparar la escuadra para su primer crucero. Chile había hecho un enorme esfuerzo: contaba con un navío, el "San Martín", dos fragatas, la "Lautaro" además de la almirante y algunos bergantines; en el segundo crucero de 1819 se sumó la excelente corbeta "Independencia", el único buque que se obtuvo de los encargados a Norteamérica y, en 1820, se agregó la fragata "Valdivia", nombre con que se rebautizó a la famosa "Esmeralda", capturada por Cochrane. Pero no había en el país tradición náutica, ni arsenales, ni posibilidades de fabricar muchos de los implementos indispensables para habilitar una escuadra. Esa tarea de la mantención de los buques en condiciones fue una de las más difíciles durante toda la guerra de la independencia.

Un grupo de oficiales ingleses mercantes y de guerra: los capitanes Wilkinson, Foster, Guise y Spry y los norteamericanos Wooster y luego Paul Delano, fueron los principales de una primera época de la escuadra. En su último tiempo, ante la defección de algunos, que desertaron para pasar al servicio del Perú: lo hicieron Foster, Guise y Spry, ascendieron a las capitanías los tenientes Cobbett y Crosbie y aun el guardiamarina Robert Simpson.

La infantería de marina estuvo comandada por Miller y en un crucero por Charles, que murió en acción. El servicio médico también estaba en manos de cirujanos británicos y de ayudantes criollos. El servicio religioso se organizó a partir del segundo crucero a cargo del capellán D. Cayetano Requena. Una parte importante de la marinería era de ingleses, el resto de chilenos, que se fueron formando con empeño y éxito en ese momento del todo nuevo para ellos. Así lo testimonian expresamente Cochrane y Miller.

La actuación del almirante de Chile en el Pacífico se puede claramente visualizar en sus varias campañas: los dos cruceros de bloqueo y ataques al Perú en 1819, la toma de Valdivia a comienzos de 1820, la expedición libertadora al Perú, con una función doble, la de convoyar y proteger al ejército embarcado y las operaciones propiamente de guerra naval y anfibia y, finalmente, la postrera campaña hasta California en persecución de los últimos dos buques españoles que quedaban en el Pacífico, hasta lograr su rendición.

La idea de Cochrane —entusiastamente compartida por O'Higgins y en una primera época también por San Martín— era la de constituir, una vez destruido el poder naval español en el mar americano, una verdadera talasocracia chilena en el Pacífico. Para ello había que lograr primero la conquista de Valdivia y de Chiloé y su incorporación a Chile y también la conquista de las Filipinas, lo que significaría una apertura y dominio de los mercados de Oriente para el cobre y demás productos chilenos. Todo combinado con un sistema de comercio libre. Para dar a ello solidez, lo esencial y en lo que constantemente insistió el almirante, era mantener una fuerza naval de categoría, debidamente aperada y con tri-

pulaciones exclusivamente chilenas. Para esto había que echar bases sólidas para que pudieran formarse.

Fuera de la escuadra misma era necesaria una floreciente marina mercante y particularmente mantener un intenso y libre tráfico de cabotaje, lo que facilitaría, además, el desarrollo económico de todo el país, pues sólo el camino del mar era el posible para unir sus regiones. Pensemos que treinta años más tarde todavía no se contaba, en los caminos terrestres hacia el sur, sino con un puente de madera sobre el Maipo. La correspondencia privada de O'Higgins con Cochrane muestra claramente el entusiasmo con que ambos acariciaban el gran proyecto oceánico. Las circunstancias políticas y la ceguera en materias económicas y frente al destino marítimo de Chile, hicieron que no se cumpliera y que en cambio el Pacífico fuera un campo de influencia de naciones marítimas no hispanoamericanas al cabo de escaso tiempo.

A muy poco de asumir Cochrane el mando de la escuadra se sintió una confianza general: su presencia significaba que la independencia estaba asegurada para siempre y surgió incontenible su popularidad. Don Juan Egaña en un acto solemne universitario, el 28 de noviembre de 1819, ante el director supremo y todas las corporaciones del Estado, pronunció un elogio académico del almirante; después de hacer el recuerdo de los hechos europeos de aquél y de las peculiaridades de su carácter, afirmó: "Lord Cochrane en nuestro suelo era el presagio de la victoria y el sello de nuestra independencia".

El primer crucero al Perú había llevado al bloqueo de sus costas y hecho encerrarse bajo los fuegos de El Callao a la escuadra española. En el segundo, en que se contaba con el empleo de los cohetes incendiarios de Congreve, se pretendía acabar con esa escuadra u obligarla a salir a batirse, pero el resultado fue negativo: se esperaba demasiado de los cohetes y además estos resultaron mal fabricados. A raíz de ese contraste, Cochrane, que tiene la conciencia de que "los chilenos querían imposibles" y que él estaba dispuesto a ofrecérselos, partió con su solo buque a Valdivia: reconoció las fortificaciones y las caracterís-

ticas de sus canales; en un bergantín que apresó obtuvo las cartas de Moraleda y, con el apoyo de Ramón Freire, general de la Frontera y gobernador de Concepción, quien le proporcionó 250 hombres de línea bajo el mando de Beauchef, con la colaboración del bergantín recientemente comprado a la Argentina, "Intrépido", que estaba al ancla en Talcahuano e incrementada su fuerza con la pequeña goleta "Motezuma", armada con un solo cañón, realizó la hazaña increíble de tomar esas fortalezas que eran llamadas "el Gibraltar del Pacífico". La noticia de la toma de Valdivia corrió por todo el mundo, se la comentó como un éxito que lindaba en lo fabuloso y llevó al convencimiento de que España tenía contados los días de su dominio en América.

Apenas de regreso en Valparaíso los ingentes preparativos de la expedición libertadora lo sumieron en trabajos difíciles. Advirtió con pena que un grupo de gente de gobierno tenía cierta desconfianza en su patriotismo y eso lo movió a renunciar a su cargo. Las gestiones personales de O'Higgins y de San Martín lo hicieron retirar la renuncia. El 20 de agosto de 1820 zarpó la expedición libertadora con los mejores augurios. Cochrane cumplió rígidamente sus instrucciones iniciales, que lo supeditaban a San Martín, el general en jefe de la empresa. Vigiló e hizo practicar con perfección los desembarcos y reembarcos de las tropas que éste dispuso.

En un paréntesis, mientras el ejército acampaba en Ancón, reavivó el bloqueo de El Callao y allí, en la noche del 5 al 6 de noviembre de 1820, realizó el que suele ser considerado el hecho más alto de su carrera, junto con la toma de Valdivia: la captura de la fragata "Esmeralda", el buque jefe de la escuadra española, protegido por las fortalezas, por el resto de la flota y por un buen número de lanchas cañoneras, además de una trinchera flotante de maderos unidos con cadenas, que impedía el acceso a la bahía. Esa operación nocturna fue practicada con 160 marineros y 80 infantes de marina voluntarios, que tripularon 14 botes, en dos grupos: el mando de uno lo tomó él mismo y su capitán de bandera Thomas Crosbie, y el del otro lo confió al capitán Guise. Este hecho era descrito en la Cámara de los Comunes por Sir

James Mackintosh, en un discurso en que lamentaba la ausencia de Cochrane de la Marina Real, diciendo: "¿Puede alguien imaginar una acción más valiente que la captura de la "Esmeralda" en El Callao? Nunca hubo una mayor demostración de juicio, serenidad y capacidad para actuar que la demostrada en esa oportunidad".

Fue el golpe de gracia de las expectativas marítimas del virrey. Cochrane y sus compañeros fueron elogiados con gran encomio por San Martín y por el gobierno de Chile. Este decidió comprar la fragata, que correspondía a los captores, en su justo precio de tasación de 120.000 pesos, para incorporarla a la escuadra. Para ello ordenó a Cochrane que cobrase esa suma a San Martín cuando se estableciese un gobierno libre en Lima, a cuenta de los créditos chilenos contra el Perú por la expedición libertadora. Producida esa circunstancia unos meses más tarde, San Martín se negó a efectuar ese pago como también el de los sueldos atrasados de las tripulaciones, a menos que la escuadra fuera vendida al Perú. Esto produjo la ruptura entre Cochrane y San Martín, que se había proclamado protector del Perú. El patriotismo del almirante se sublevó ante la idea de que Chile perdiese su escuadra en la que, razonablemente, se cifraba su futuro esplendor.

Desde ese momento se sintió desligado de la obediencia a San Martín que había dejado de ser el general chileno para transformarse en jefe de otro Estado. Había, por otra parte, recibido instrucciones de Chile, hacía tiempo, que explicaban que su dependencia era sólo en lo tocante a las operaciones de la expedición. Afirmó ahora que él era el oficial chileno de mayor graduación y en sus manos estaba la representación de los intereses de Chile. A todo esto la marinería se encontraba en virtual estado de motín por la falta de pago de sueldos y cuotas de presas atrasados. Cochrane siguió insistiendo ante San Martín pero sólo consiguió obtener promesas. En ese momento se produjo el hecho del apoderamiento por orden de Cochrane, de caudales públicos peruanos que San Martín había hecho embarcar en varias naves en Ancón. Con ellos fueron pagadas las tripulaciones y oficiales, con la excepción de Co-

chrane. San Martín, que había protestado indignado por el hecho, terminó dando su anuencia para esos pagos. Comunicado todo a Chile, con su documentación, O'Higgins escribió a Cochrane: "en su lugar yo habría hecho lo mismo".

En el Perú las cosas seguían peor para la escuadra chilena: no habiendo podido el protector incorporarla al Perú, provocó la desertión de oficiales y chusmas, ofreciéndoles mejores remuneraciones y premios especiales. En una carta dice el almirante a O'Higgins que no cuenta ya con ningún marinero extranjero y sólo con los chilenos. Con ellos y con los oficiales fieles: Wilkinson, Crosbie, Cobbett y Simpson, los principales, parte a Guayaquil a carenar sus buques y de allí a su último crucero que llegó hasta California.

Regresado a Valparaíso el 3 de junio de 1822, está a punto de abrir sus sesiones el nuevo Congreso y Cochrane presenta al gobierno una serie de proyectos encaminados a la mejora de la Marina. Hacía unos meses había llegado la fragata a vapor, la "Rising Star". Estaba por delante la conquista de Chiloé y la realización del plan oceánico. Por primera vez no iba a escasear el dinero porque se había ultimado el empréstito levantado en Londres. El Congreso acogió todas las sugerencias de Cochrane y encargó al Ejecutivo el estudio concreto de la manera de ponerlas en práctica.

Pero las cosas políticas tomaban mal cariz. O'Higgins había perdido lo más de su popularidad: la actuación, o mejor dicho la no actuación del ejército libertador bajo San Martín en el Perú y su abandono, al abdicar éste el protectorado, en manos inexpertas que lo llevaron a un desastre, eran los agravios del frente externo. En el interno el no pago de las tropas de la Frontera había creado tal malestar que allí se estableció una junta revolucionaria. Esta y Freire se dirigieron a Cochrane pidiendo su apoyo. El almirante no quería, por ningún motivo, tener ninguna participación en la política chilena y no respondió; en cambio, dio los consejos que pudo a O'Higgins. Por otra parte, el grupo que no creía en su patriotismo sincero y temía la gran popularidad de que gozaba, buscó hacerle un ambiente antipático. El medio práctico para minimizarlo era privarlo de los

buques: éstos necesitaban fuertes reparaciones y por ello estaban desguarnecidos; cuidadosamente se dio largas a que se practicasen. Cochrane quedó reducido a izar su insignia en la pequeña goleta "Motezuma", lo que parece no le molestó, pues ese buquecito lo había llevado en la toma de Valdivia.

A todo esto, sabido en el mundo que había logrado la destrucción hasta el último vestigio del poder marítimo español en el Pacífico americano, se habían dirigido a él México, el nuevo imperio del Brasil y Grecia, para pedir su colaboración. Optó por ir al Brasil.

Pidió una licencia temporal —no percibió la elevada suma que se le debía por el gobierno— y el 18 de enero de 1823 se embarcó en Quintero en el mercante "Colonel Allen". Se despidió de O'Higgins en una afectuosa y conmovedora carta, imprimió unas proclamas dirigidas a sus compatriotas chilenos y a los comerciantes extranjeros en la prensa litográfica que había hecho venir de Inglaterra, la primera que existió en esta parte del mundo. El 16 de enero había hecho bajar su bandera almirante, azul con la estrella blanca en el campo, y la envió al Ministro de Marina con un oficio en que se lee: "Tengo el honor de remitir a V.S. la insignia de mi mando y suplicarle que la presente a S.E. el Supremo Director. . . Esa es la insignia que ha vencido o desterrado a todos los enemigos del Pacífico. . . ¡Plegue a Dios que repose esa insignia de las victorias chilenas en las manos de su digno jefe supremo, como un emblema de la seguridad que ha dado a Sud América. . . Hasta hoy esa bandera ha sido apreciada de los amigos, respetada de los neutrales y temida de los enemigos".

En esas pocas frases está la historia del Libertador del Pacífico, del héroe naval que integra con San Martín y O'Higgins la trilogía de los mares de nuestra independencia.

Treinta y siete años más vivió Cochrane: fue autor de la libertad del Brasil, peleó, como un romántico, por la de

Grecia, obtuvo todas las restauraciones y honores en su patria de origen y adquirió un nombre entre los inventores del siglo XIX. Reposa en la Abadía de Westminster y en las esquinas de su lápida están los escudos de Chile, Perú, Brasil y Grecia, con la palabra libertad en tres idiomas.

En esos años y hasta su muerte conservó el cariño y el aprecio por Chile. Apenas vuelto de América, a su casa en Londres le dio el nombre de "Chile Cottage". Su correspondencia con sus dos amigos más admirados, O'Higgins y Freire, tiende a convencerlos de que deben deponer su enemistad ya que ambos son buenos patriotas. Su amistad con Blanco Encalada, con quien tuvo muchos contactos, nunca fue empañada. Sabemos que mantuvo relaciones constantes con el capitán Paul Delano, con el general O'Brien y con su antiguo guardiamarina Robert Simpson, de quien hace el elogio de haber sido el comandante en jefe que hizo entrar decididamente a la Marina de Chile en la era del vapor.

La consideración de Cochrane en la historia naval del mundo ha ido aumentando desde los últimos años de su vida hasta hoy. Ya en 1859 en un artículo del "Times" se lo llama "igual a Nelson en valor y su superior en genio". En este siglo los historiadores navales lo consideran el prototipo del marino científico y este mismo año un autor norteamericano lo proclama: "el héroe profesional para los marinos de hoy día".

Su patria electiva mantuvo siempre la admiración y la gratitud por el almirante fundador de su Marina. Lo comprueban los buques con su nombre, las calles que lo llevan, una docena de medallas conmemorativas de sus hechos que se han acuñado en el país. La primera estatua que tuvo Valparaíso fue la suya, costeada por suscripción popular e inaugurada sólo unos meses después que la de O'Higgins en Santiago.

Su recuerdo perenne, generación tras generación, debe mostrar con su ejemplo de grandeza y de genio, el destino naval de Chile.