

HOMENAJE A LORD COCHRANE

Un solemne homenaje militar en celebración del bicentenario del nacimiento de Lord Cochrane, el forjador de las tradiciones de la Armada de Chile, se efectuó el día 13 de diciembre frente al monumento erigido en su memoria en Valparaíso, acto que fue presidido por el Comandante en Jefe de la Armada, almirante José T. Merino Castro. La ceremonia se realizó con asistencia de las autoridades militares y civiles de la provincia, del Presidente de la Academia Chilena de la Historia y miembro de esta Honorable Corporación, los embajadores de Gran Bretaña y su Agregado de Defensa Nacional y Brasil y su Agregado Naval, el encargado de negocios del Perú y su Agregado Naval y el cónsul de Grecia, acompañado de uno de los miembros más representativos de la colectividad griega del puerto.

Después de izarse las respectivas banderas de los países a los cuales Cochrane sirvió en los mares y de depositarse ofrendas florales ante el monumento por cada delegación diplomática de los países antes señalados, hizo uso de la palabra el Director de la Academia de Guerra Naval, capitán de navío Sergio Sánchez Luna, quien en su brillante discurso hizo una reseña del ilustre marino. En parte, dijo: "Cinco naciones soberanas se dan hoy cita con el pasado, para rendir homenaje a un hombre de mar que no sólo fue gloria para Inglaterra, sino que también participó en la liberación de América hispana, de Brasil, y de Grecia. Tenía las condiciones de un conductor de hombres. En todos los mares fue dejando su estela. Natural sucesor de las glorias de Nelson, Lord Thomas Cochrane llegó a ser el preferido del pueblo inglés. Pero la envidia va siempre tras el honor de los hombres buenos y así él fue

denostado en su propio país y obligado a dejar lo que más amaba, el mar.

Llegó entonces a incorporarse a la gesta emancipadora de Chile: Nuestro país no sería libre ni soberano sin antes dominar sus vastas extensiones oceánicas".

El Director de la Academia de Guerra se refirió asimismo a la participación de Cochrane en Brasil y posteriormente en Grecia destruyendo el bloqueo otomano.

"Chile, país activo y generoso, no olvida a quien tanto hizo por afianzar su existencia soberana", remarcó el capitán Sergio Sánchez Luna.

Finalmente hizo referencia al lugar en donde se encuentran los restos del ilustre marino escocés, diciendo que en la Abadía de Westminster, los escudos patrios de cuatro naciones agradecidas venían el sueño postrero del héroe.

Posteriormente se desarrolló un desfile de honor en que tomaron parte una compañía de cadetes de la Escuela Naval, una de las Escuelas de Armamentos y Submarinos, otra de la Base Aérea de Quintero, del Regimiento "Maipo" de Valparaíso y del Cuerpo de Carabineros.

El día 14, correspondiente al del nacimiento del prócer, se efectuó similar ceremonia en el Museo Lord Cochrane, ubicado en el cerro Cordillera de Valparaíso.

Allí, luego de izadas las cinco banderas, hizo uso de la palabra el alcalde de Valparaíso, capitán de navío señor Lautaro Sazo, quien dijo lo siguiente:

"Nos encontramos reunidos representantes de cinco naciones para rendir homenaje, en el bicentenario de su naci-

miento, al ilustre ciudadano británico Lord Tomás Alejandro Cochrane, X conde de Dundonald.

Su trayectoria naval es vastamente conocida, por lo que, como alcalde suplente de Valparaíso y en su representación, mis palabras recordarán la benéfica influencia que en el progreso de este puerto tuviera el benemérito marino.

Arriba a Valparaíso, a bordo de la fragata británica "Rose" el 28 de noviembre de 1818, siendo recibido por las autoridades de la ciudad y dándole alojamiento a él y a su familia en la casa del gobernador, situada al pie del castillo de San José, junto a la actual Plaza Echaurren.

Dos días después, el 30 de noviembre, día de San Andrés, patrón de Escocia, ofrece una recepción a las autoridades y oficialidad de la incipiente escuadra nacional, en la que proclama su decisión de servir a Chile. A este banquete asisten, junto con el general don Luis de la Cruz, gobernador de Valparaíso, los jefes navales de la futura campaña, contraalmirante don Manuel Blanco Encalada y los comandantes Wilkinson, Wooster, Guise, Foster, Morris, Miller, Illingworth, Ramsay, etc.

El 3 de diciembre se traslada a Santiago para presentarse al Director Supremo don Bernardo O'Higgins y miembros de su gobierno. Resultado de estas entrevistas fue su nombramiento como jefe de la escuadra, con el grado de vicealmirante.

A su retorno a Valparaíso, el 18 de diciembre, solicita al gobernador una casa para residencia de su familia, asignándosele la de don Francisco Ramírez Saldaña, la que posteriormente sería destruida en el terremoto de 1822. La ubicación de esta casa fue olvidada y confundida con la residencia de otros marinos ingleses en Valparaíso, pero en el plano de Searle de 1830 y en el plano de Aguada del puerto de Charles Wood, aparece señalada con bastante fundamento que estaba situada en la esquina sur-oriente de las actuales calles Prat y Urriola. Cabe destacar un gesto caballeroso del almirante Cochrane a este respecto, ya que, de acuerdo a algunos antecedentes históricos fidedignos, como por ejemplo los contenidos en las Me-

morias de Mary Graham, habría rechazado ocupar dicha casa si ello diera motivo a que el ocupante anterior tuviera que hacer dejación involuntaria de ella.

El 23 de diciembre asume el mando de la escuadra, izando su insignia en la fragata "O'Higgins". Veinte días más tarde, el 14 de enero de 1819, zarpa en su primera expedición a El Callao. Habían transcurrido sólo 57 días desde su llegada a Chile y ya surcaba los mares en demanda del enemigo. ¡Qué gran ejemplo de personalidad ejecutiva en tiempos en que el viaje entre Santiago y Valparaíso tomaba tres o más días!

Regresa a Valparaíso el 7 de junio para zarpar en una segunda expedición a El Callao el 12 de septiembre, tiempo necesario para dar descanso a sus tripulaciones y acondicionar las naves de la escuadra.

El 20 de agosto de 1820 zarpa de Valparaíso la Expedición Libertadora del Perú. Su esposa, Lady Catalina Cochrane regresa a Londres en compañía de sus hijos el 10 de abril de 1821. Después de haber renunciado al mando de la Armada el 27 de diciembre de 1822, abandona Chile definitivamente el 18 de enero de 1823, zarpando desde Quintero a bordo de la fragata "Colonel Allen".

Este frío resumen de fechas marca los hitos de la permanencia en Chile y preferentemente en Valparaíso de Lord Tomás Alejandro Cochrane, pero su obra debe ser destacada más detalladamente por la innegable influencia que sobre el puerto tuvo.

Lord Cochrane dio a Valparaíso la importancia que le hizo merecer su calidad de primer puerto del país y posiblemente del Pacífico Sur.

En efecto, como jefe de la escuadra, fijó en nuestra ciudad su residencia permanente. Ordenó construir un Arsenal Naval en las inmediaciones de la plaza Wheelwright, dando origen al nombre de calle del Arsenal, la que posteriormente cambió su nombre por el de general Bustamante. En ese arsenal se iniciaron las construcciones navales con la balandra "Valparaíso", botada al agua en 1820.

—Introdujo la navegación a vapor, con la traída a nuestro puerto del "Rising Star", en 1822, siendo este buque a

vapor el primero en atravesar el Atlántico de este a oeste, el primero en pasar del Atlántico al Pacífico y el primero en navegar por el Pacífico. También las Memorias de Mary Graham hacen un vívido relato de la navegación de prueba entre Valparaíso y Quintero.

—Fue un ardiente impulsor del comercio con los países del Pacífico en Oriente y Oceanía, proyectando la ocupación por Chile de islas de la Oceanía tales como Pascua, Tahiti y otras, transformando a Valparaíso en el gran centro comercial y marítimo del Pacífico.

—En sociedad con don Guillermo Henderson, adquirió la hacienda de Quintero, introduciendo modernos sistemas de explotación, que beneficiarían toda la agricultura nacional. Algunos historiadores estiman, sin embargo, que dicha hacienda le fue donada por el gobierno de Chile.

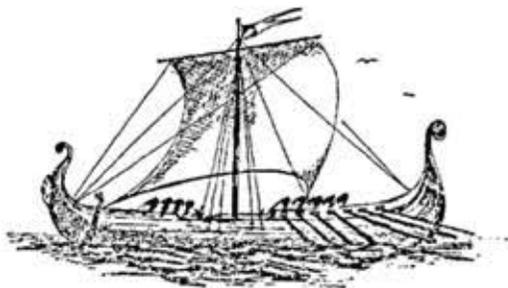
—Valparaíso dio en vida del almirante Cochrane su nombre a una de las nuevas calles, que como una fiel consecuencia de su espíritu marineró fuera ganada al mar en el año 1844.

Posteriormente, en 1873, inauguró la primera estatua de bronce con que contó la ciudad y que era dedicada precisamente a Lord Tomás Alejandro Cochrane. Estaba en la Plaza de la Intendencia y luego fue trasladada a su ubicación actual en la avenida Brasil. El recuerdo del gran almirante Lord Thomas Alejandro Cochrane se ha mantenido, se mantiene y se mantendrá vivo en el alma de todos

los habitantes de Chile. Es por ello que la Academia Chilena de la Historia ha querido estar presente en este homenaje, gesto que me adelanto a agradecer a nombre del puerto de Valparaíso, atalaya sobre el océano Pacífico de un país que había olvidado su futuro marineró. Ha correspondido que rijan los destinos de la patria, al conmemorarse los 200 años del nacimiento de este gran marino británico, los mandos superiores de las Fuerzas Armadas, cuya clara visión de un porvenir feliz incluye el redescubrimiento del mar, ruta por la que el progreso llegó a todas partes de Chile y junto con él aquellos próceres como Lord Tomás Alejandro Cochrane, cuya figura no podrá jamás olvidar el puerto de Valparaíso, y Chile, por la inmensidad de su obra y de sus principios".

A continuación, como homenaje central del acto recordatorio, hizo uso de la palabra el Académico de la Historia señor Alamiro de Avila Martel, cuyo discurso insertamos en artículo aparte, quien interrumpiendo por breves instantes su interesantísima disertación histórica, invitó al Sr. Comandante en Jefe de la Armada, almirante Merino, a acompañar al Presidente de la Academia Chilena de la Historia, don Eugenio Pereira Salas, a descubrir la placa recordatoria que esa Institución agregó a las valiosas piezas de museo que se conservan en ese lugar.

Terminado el acto, los asistentes y sus respectivas señoras fueron invitados a conocer el Museo.



AUXILIO Y SALVAMENTO DE LA MOTONAVE "VALDIVIA"

Como ya es de conocimiento general, la M/N "Valdivia" de los registros de EMPREMAR, se varó el 2 de septiembre del presente año a las 00.15 horas en el Paso Shoal al norte del Estrecho de Magallanes. La Comandancia en Jefe de la III Zona Naval dispuso se alistara el ATA "Colo Colo" y recibiera elementos de auxilio del Centro de Abastecimiento (M) para acudir en apoyo de la nave en emergencia.

La M/N "Valdivia", en el momento de vararse tenía un calado a proa de 10' y a popa de 14,5 y navegaba a 12 nudos completamente descargada. La pleamar había sido a las 22 horas 20 minutos, con una altura de 1,62 mts.

El "Colo Colo", a la altura del cabo Froward, a las 21.21 horas del día 2 abordó al mercante brasileño "Itagiba" con el propósito de recibir al capitán, primer piloto, primer ingeniero y contra-maestre de la M/N "Valdivia" que venían a bordo. A solicitud del capitán del buque varado, se embarcó también al segundo ingeniero. A las 10.30 horas del 3 de septiembre el "Colo Colo" recaló al Paso Shoal encontrando a la M/N "Valdivia" varada en los islotes Evans al 294° y 1.720 yardas de la baliza ciega de la isla Shoal con su eslora completamente introducida entre dos islas. Tenía un generador funcionando, escora 28° a estribor en la plea. Se dispuso que la Partida de Salvamento fuera de inmediato a inspeccionar la nave con buzos. La inspección inicial de éstos determinó lo siguiente:

Una abolladura de 12 metros de largo, 3 metros de ancho y 1 metro de flecha con 11 rajaduras de un ancho promedio de 4".

El peak de proa con una abolladura con rajaduras en un largo aproximado de 8 metros, imposible de reparar en el lugar del suceso, por su larga extensión.

El buque fue hallado en un canalizo, apoyado en la proa a lo largo de 15 metros. Tenía en el momento un calado a popa de 14 pies y a proa 3 pies en la plea de las 11.01, teniendo ésta una altura de 2,29 metros. Proa de la varada, al 310°.

La escora en la plea señalada llegó a 28°. La estimación del comandante del ATA "Colo Colo", capitán de corbeta Ricardo Kompatzki Contreras, fue, en ese momento, que el hecho de estar apoyado el "Valdivia" en la roca impidió que éste se volcara, por cuanto en la baja de las 17.54 horas la escora llegó a 38°.

Se observó que la hélice y timón no tenían daños, así como la maquinaria principal y auxiliar estaban en condiciones de ser empleadas.

A las 13.30 horas se inició el parche de las averías con buzos, albañiles y carpinteros, por medio de cuñas de madera, grasa de carnero y cemento. A la misma hora se inició el sondaje del área con una chalupa con motor fuera de borda y ecosonda portátil. Este trabajo continuó hasta las 20.00 horas.

Mientras tanto, el "Colo Colo" fondeó a 1.2 cables por la popa del "Val-

divia" y en 39 metros de fondo. La dotación del "Colo Colo" comenzó a abrir las bodegas, trabajo que fue dificultado por la escora de 38° y el enorme peso de las tapaescotillas, lo que obligó a usar los winches del buque varado. Estas tapaescotillas pesan 2 toneladas cada una y se abren por pares, como un libro extendido. A las 23.30 horas se terminó de abrir la bodega 1 comprobándose que estaba seca.

La tapa superior del entrepuente de la bodega 2 fue abierta por medio de una maniobra con un alambre pasado desde el ATA "Colo Colo", acoderado por la popa y a 15 metros de la M/N "Valdivia", virando con el winche de popa, el cual, debido al enorme esfuerzo desarrollado, incluso virando con las anclas, sufrió la torsión del eje del primer estado.

Al abrir la tapa superior del entrepuente de la bodega 2 se halló que éste estaba inundado hasta la línea de crujía del buque y más tarde, al abrir la tapaescotilla de la bodega 2 con poder de la M/N "Valdivia", se comprobó que estaba inundada completa, sin haber indicación de aumento de nivel del agua, pues el trabajo de parchado del casco estaba prácticamente terminado. No se hallaron otras inundaciones en el buque y se estimó que el efecto de la rotura en la roda era menor, pues al zarpe los estanques de proa estaban llenos y la bodega 1 seca.

Achique

El día 4 de septiembre se achicó el entrepuente de la bodega 2 con dos bombas P-250 entre las 12.30 y las 17.30 horas, iniciando de inmediato y con las mismas bombas el achique de esa bodega.

El 4 de septiembre a las 18.39 hrs. en la baja con una altura de 0,47 mts. se experimentó la escora máxima del buque, estimada en 43°. La razón de esto fue que al achicar el agua iba, a su vez, disminuyendo el peso compensador por babor al desplazarse la superficie libre hacia estribor en un buque de por sí liviano al no tener carga. Esa fue la fase más crítica de la operación. Se continuó achicando a medida que subía la marea,

llegando en la plea de las 00.49 del 5 de septiembre a tener 15° de escora. El achique terminó a las 07.30 horas del 5, comprobándose la existencia de dos vías de agua por babor, de pequeño caudal y perfectamente controlables con el achique. En la baja de las 06.33 del día 5 la escora llegó a 20°, considerándose que la situación estaba bajo control.

Antes de la desvarada de la mañana del 5 de septiembre se recibió de la barcaza "Orompello", que concurrió al lugar del suceso, una bomba Barnes de 6", que se instaló de inmediato aumentando notablemente la capacidad de achique disponible y por ende la seguridad del intento de desvarar a la nave accidentada.

Fondeo de las anclas de leva de la M/N "Valdivia" y espías de seguridad

Para disminuir peso en la proa del buque y a la vez aumentar la capacidad de toneladas de tracción del buque para desvarar a la M/N "Valdivia" se fondeó el ancla de leva de estribor de esta última a la altura de su popa con un total de 4 paños de cadena. Con el ancla de babor se hizo otro tanto filando 3 paños.

Para fondear las anclas se usó un virador de 1" de la "Valdivia" el que se empleó desde el winche de popa de ese buque a medida que se entregaba cadena.

Por la premura del tiempo sólo se fondearon las anclas por la popa del "Valdivia". En el caso que la maniobra de zafado hubiera fallado, la intención era hacer un nuevo intento en la plea de la mañana del 6 de septiembre, para lo cual, en la tarde del 5 se tenía calculado fondearlas más afuera, cobrando con el "Colo Colo" hasta 7 u 8 paños por ancla.

Se pasaron dos espías de 6", una a proa y otra a popa del "Valdivia" hacia un islote por la banda de estribor, para mayor seguridad.

Alistamiento de las máquinas principales de la M/N "Valdivia"

El 5 de septiembre en la mañana se ordenó que el buque varado alistara sus

mes era el 5 de septiembre a las 12.55 horas, con una altura de 2,32 metros, lo que daba una diferencia de altura a favor con el momento de la varada de 0,88 metros.

Como este dato se calculó antes del arribo al lugar, todos los esfuerzos se dirigieron a tener la M/N "Valdivia" lista para esa fecha o, en su defecto, al día siguiente.

De los cálculos de desplazamiento de la nave al varar y aquellos correspondientes a su situación varada, se determinó que al achicar toda el agua de la bodega 2 teóricamente la M/N "Valdivia" quedaría apoyada en la roca con un peso aproximado a las 20 toneladas, sin considerar sus anclas y cadenas, que estaban fondeadas.

A las 11 de la mañana del 5 de septiembre y con la marea subiendo la escora disminuyó a 8° a estribor y al bajar el buzo a inspeccionar el casco a esa misma hora se verificó que estaba apoyada siempre en el mismo lugar, pero que la superficie de contacto era de sólo 3 metros de la eslora, aproximadamente.

Las vías de agua estaban controladas con el achique y al recobrar la vertical el buque, la avería de babor no quedó apoyada sino que libre de peligro.

La M/N "Valdivia" estaba acoderada al ATA "Colo Colo", amarrada a estribor por la proa y popa a un islote y con sus dos anclas de leva fondeadas por la popa.

El "Colo Colo" empezó a virar sus cadenas y a entregar el remolque hasta que éste quedó en tensión y trabajando sobre la popa del "Valdivia" y en el gancho de remolque; luego empezó a dar avance lentamente hasta 135 RPM de la hélice, máximas revoluciones que se pudo lograr, pues al aumentar la velocidad, el motor Diesel acusó sobrecarga. En el interior, ambas cadenas del "Colo Colo" habían llegado a quedar a la pendura. Las máximas revoluciones se obtuvieron a las 12.30 horas. Se maniobró el buque para tirar primero hacia babor del "Valdivia" con proa 145°. A las 12.35 se ordenó por radio al barco varado virar su ancla de estribor. Hecho esto, el "Colo Colo" cambió su proa al 130°, para halar al buque averiado directamente por la popa.

A las 12.40 se ordenó al "Valdivia" dar toda fuerza atrás con su máquina y se cambió la proa de remolque al 120°, una vez que el mercante cumplió lo ordenado.

A las 12.50 se recibió la información que el "Valdivia" estaba siendo desvarado. Se cambió de inmediato la proa de remolque del "Colo Colo" al 150° para evitar que la popa del "Valdivia" se fuera encima del bajo de 2 metros ubicado por su aleta de estribor y a 50 metros de distancia.

A medida que se desvaraba, el "Valdivia" empezó a entregar cadenas de su ancla de babor, hasta llegar a 10 grilletes, para tener así la proa fija, logrando quedar fuera de los bajos y de peligro en el medio del Paso Shoal.

Se comprobó que sus máquinas y timón estaban en buenas condiciones, se largó el remolque y el "Colo Colo" se atracó a su costado de babor para recibir una espía de polietileno de 6" del "Valdivia" y con ella mantenerle la popa mientras viraba su ancla de babor, lo que se hizo a las 15.15 horas por causa de una falla del cabrestante del mercante, que fue solucionada por el electricista del "Colo Colo" que se hallaba a su bordo.

Terminada la maniobra se zarpó a Crestas de Otter como mejor fondeadero del área.

Allí se inspeccionó nuevamente el casco y las averías que aparecieron fueron tapadas con tabloncillos, pernos y grasa de carnero, impermeabilizándose por fuera con grasa de carnero con carbón vegetal y por dentro con concreto.

En estos trabajos de achique y parches se permaneció hasta el 10 de septiembre. Entre esos días se recibieron materiales de la M/N "Quellón" el día 7 y del transporte "Aguiles" el 8, quien además trajo al personal de la Marina Mercante que conformaría la dotación del "Valdivia". El 10 de septiembre, el "Colo Colo" y el "Valdivia" zarpaban de Crestas de Otter en convoy a Punta Arenas, donde el último fue sometido a reparaciones de emergencia, en espera de otras mayores a efectuarse en el dique de Valparaíso.