

# Cochrane y la Construcción Naval en Brasil

Por

Max Justo GUEDES

Capitán de navío, Armada de Brasil

—oOo—

**Nota de la Dirección:** En la oportunidad de celebrarse el 14 de diciembre de 1975 el bicentenario del nacimiento del ilustre almirante Lord Cochrane, hemos aprovechado para extraer algunas partes interesantes del artículo de este nombre publicado en la revista brasileña "Navigator" de junio de 1971, por considerarlo apropiado para el momento, pues en él se revela el mismo interés que manifestó Cochrane en Chile por el progreso del país a cuyo servicio se hallaba. Las fechas han sido actualizadas.



**E**L PRESENTE artículo tiene por objeto demostrar que hace más de ciento cincuenta años, las líneas principales de una sabia política naval fueron indicadas por uno de los mayores marinos de todos los tiempos, nuestro Primer Almirante Lord Cochrane

Famoso por las victorias en el mar que, gracias a su enorme coraje personal junto a un genio naval pocas veces igualado, siempre obtuvo para los países a los cuales sirvió y ayudó a hacerse independientes, se hizo también notoria su constancia para reclamar las recompensas que estimaba (casi siempre con razón) le correspondían. Más famoso se hará cuando sean debidamente estudiados sus escritos, (muchos de los cuales, al menos en lo que se refiere al Brasil, no habían sido aprovechados por los historiadores) en el Scottish Record Office de Edimburgo, donde los mandó microfilmear el Servicio de Documentación General de la Marina. Especial atención merecen las notables "Sugerencias para el Adiestramiento de la Marina Imperial", donde, con rara clarividencia y excelente conocimiento de nuestro país y nuestra gente (adquirido en poquísimos tiempo), leiga al gobierno y a la Marina las directrices para un programa naval. Si las hubiéramos seguido nos habrían ya transformado, por cierto, en la gran potencia marítima que tarde o temprano llegaríamos a ser. Se trata de un documento manuscrito, traducido bastante deficiente-

mente al portugués, que consta de diez páginas, a las que aparentemente les falta el final.

Vamos a ocuparnos únicamente de aquéllas en que se trazan directivas para la construcción naval (las sugerencias abarcan desde la preparación de los marineros hasta la navegación de cabotaje, desde Ordenanzas y Reglamentos hasta la localización de bases y arsenales).

Veamos lo que pensaba Cochrane sobre este asunto:

"Es evidente y al mismo tiempo un hecho muy importante, que la reciente aplicación del vapor al movimiento de embarcaciones, para fines de utilidad y comercio, también se puede aplicar con ventaja a los fines de guerra y que naves de construcción muy semejantes a aquellas con que antiguamente se hizo la guerra marítima, se pueden aparejar de tal manera que pueden quedar muy formidables y admirablemente adaptadas, ya sea para la defensa de la costa como para atacar al enemigo en medio de las calmas y vientos variables, tan generales en las regiones tropicales. Las guarniciones de las embarcaciones de esa calidad necesitan una proporción mucho menor de marineros que los buques de guerra en general, sin embargo es esencial que aquellos hombres sean resueltos y capaces de grandes empresas.

Las piezas deben ser de calibre superior para alcanzar barcos a una mayor distancia a la cual disparan las piezas ordinarias y así, sin exponer las máquinas de vapor al perjuicio del fuego del enemigo, se pueda destruir sus mástiles y aparejos y capturarlos sin mayores daños. Opino que una docena de embarcaciones así preparadas serían capaces de desmantelar, destruir o tomar improvisadamente de noche, los buques de la mayor parte de los Estados marítimos del mundo. Por lo tanto, las ventajas que logrará la potencia que adopte primero esta forma de hacer la guerra, serán iguales, en mi opinión, a las que se obtuvieron con la invención de la pólvora, sobre el antiguo sistema de guerra marítima".

Desafortunadamente, este profético pronóstico de la radical transformación que traería la máquina a vapor a la guerra en el mar (y a los transportes en general) y de la importancia que alcanzaría

la nación que se anticipase en su adopción no fue comprendida por el gobierno imperial. Nos demoramos 25 años en mandar a construir el "D. Alfonso" que luego demostraría en Tonelero que la "Era de la Vela" estaba definitivamente cerrada. La estrechez de visión y la falta de coraje en la adopción de soluciones de vanguardia nos impidió alcanzar súbitamente la supremacía en el mar.

A continuación el Primer Almirante expone juiciosas consideraciones sobre las alteraciones que debía experimentar el armamento de nuestras naves a fin de aumentar su eficacia, y preconiza el aumento de los calibres de los cañones. (Sería desde entonces una constante en el diseño de armamento y alcanzaría proporciones gigantescas en la II Guerra Mundial cuando al "Yamato" y al "Mushashi" les montaron cañones de 480 mms.). Cochrane lanzó las bases de una teoría que cada día se hace más válida: el cambio de un gran número de pequeños cañones por otro mucho menor de cañones de gran calibre, que hoy a su vez son substituidos por lanzadores de misiles.

He aquí cómo el gran marino expone sus ideas al respecto:

"Además, puede observarse al respecto a los buques de guerra en general, que no hay costumbre más errónea que aquélla de algunos Estados de llenar sus naves con piezas de poco calibre. Hasta un barco de tamaño pequeño sería más capaz, con pocas piezas grandes, cuyas metrallas fueran iguales a los proyectiles del presente, con todo el metal ordinario que poseen; lo que yo deseo aconsejar es que una embarcación del tamaño de la nave "Pedro I" lleve, lo que con toda facilidad puede hacerse, piezas livianas de bronce, culebrinas y carronadas de 42. Una embarcación de la fuerza de la "Piranga" es capaz de llevar la misma cantidad de metal y las embarcaciones más pequeñas en proporción. Este cambio, que se puede hacer con poco gasto de una vez, duplicaría la fuerza de la actual escuadra de Brasil, y buque por buque sería superior a cualquier otra del mundo. Además de eso deben agregarse varias mejoras menores, pero muy necesarias, como antorchas para dar fuego e instrumentos de puntería".

A continuación, el almirante aborda un punto —capital a nuestro entender— pero que nos parece fue siempre descuidado u olvidado en la construcción o encargo de nuestros buques: nada menos que las condiciones de mar en el teatro de operaciones en que normalmente deben operar. Los "mares pacíficos" (así los clasificó Cochrane) que bañan nuestro litoral hacen posible el diseño de cascos en que prime la velocidad ante la capacidad de soportar una mar gruesa, lo que no ocurre con aquellos destinados al Atlántico Norte. Idea cristalina, cuya actualidad será perenne y que nos parece debe guiar cualquier planeamiento de nuestras fuerzas navales que, gracias a las particularidades de los mares brasileños, pueden ser dotadas de pequeñas embarcaciones de alta velocidad y mayor maniobrabilidad, de mayor eficiencia en ataques por sorpresa, especialmente si tuvieran como armamento principal los misiles superficie-superficie. Basadas en el delta amazónico o en litoral de Maranhón, en la Bahía de Todos los Santos y sus cercanías, en las costas aledañas a los Abrojos o en aquellas comprendidas entre los paralelos 23° y 29° S., se constituirían en medios de defensa costera excepcionales, especialmente para hacer frente a ataques de naves dotadas de armamento convencional. No hay que olvidar los hidrofoils, que se encuadran perfectamente en el concepto "Estado del Mar-Velocidad-Eficiencia" de Cochrane.

Leamos sus propias palabras:

"Al aumentar la fuerza naval existente, que se puede mejorar como ya he manifestado, necesitaré más navíos de guerra y fragatas, que deben ser construidas con una reducción de tamaño mucho mayor que las ahora en servicio —navíos del tamaño de los que se construyen en Inglaterra son propios para los mares tempestuosos de aquella nación— pero con los de menor porte se podría navegar mucho mejor en estos mares pacíficos y por ser mucho más veleros serían más eficientes".

A lo largo de sus sugerencias, nuestro Primer Almirante parece que nunca se olvidó del empleo del vapor en los buques de guerra, puen antes de concluir vuelve al asunto:

"Respecto de los barcos de vapor, si el gobierno imperial determinara su construcción, sería mejor mandar buscar a Inglaterra las máquinas conforme a las dimensiones. Estoy bien cierto que se aparejarían dos por menos dinero que la corbeta cuya quilla se pone ahora en gradas en el arsenal y que uno de ellos serviría igual que una docena de tales corbetas.

"Si hubiera alguna cosa que fuera obscura en estas pocas sugerencias que me tomé la libertad de hacer, deseo añadir que siempre estoy listo para dar cualquier explicación que sea necesaria, rogando muy particularmente que el gobierno de Su Majestad considere la conveniencia de hacer los cambios sugeridos en la preparación de la escuadra existente antes de incurrir en el gasto de aumentarla considerablemente con navíos similares, así como también tenga presente las grandes ventajas que resultarían del uso de barcos de vapor con los cuales soy de opinión que se gobernaría la América del Sur entera con mayor facilidad que la mitad del imperio del Brasil sin su auxilio".

Cabe resaltar en lo transcrito que la nacionalización parcial de la construcción de navíos de tecnología avanzada, básica en nuestro actual programa, fue idea lanzada por Cochrane y ya es sesquicentenario...

También es suya la noción de que la Marina es indispensable para un país con nuestras características geográficas.

A la vista de lo transcrito, podemos resumir así las sugerencias, en lo que se refiere a la construcción naval:

a) Ventaja en el empleo de armamento de grueso calibre sobre un mayor número de piezas menores.

b) Importancia de las acciones nocturnas y posibilidad de emplear ventajosamente en ellas tipos específicos de embarcaciones.

c) Condiciones de mar aprovechadas para la construcción de naves más veloces y maniobrables.

d) Nacionalización parcial en el comienzo de la construcción de buques de tecnología avanzada.

e) Necesidad de la inmediata adopción de nuevas tecnologías, especialmente cuando traen modificaciones de conceptos estratégicos.

Como acabamos de ver, además de ser un marino admirable, Cochrane fue hombre de visión futurista, siempre abierto a las nuevas ideas y tratando de desarrollar todos los aspectos de la guerra en el mar. Ciertamente estaría incluido, con el correr del tiempo, entre aquellos que vieron la importancia de la co-

raza y la eficacia de los dreadnoughts, la indispensabilidad de los portaaviones (y de los aviones como armamento naval) y en los días actuales, la vitalidad de los misiles. Por eso y principalmente por el denuedo con que luchó por nuestra causa y el profundo interés que demostró por el engrandecimiento y poderío del Brasil, permanecerá eternamente en el recuerdo de la Marina que organizó y fue el primero en dirigir.

Condensado de "Navigator", 1971.

