

# Lord Cochrane en el Brasil

Por

Rodrigo FUENZALIDA B.  
Capitán de navío (R), Armada de Chile  
Academia Chilena de la Historia



**P**ARA TODOS es conocido que Lord Cochrane, quien no podía permanecer en la inactividad y le mordía el gusano de la guerra, en cuanto vio que su misión en Chile estuvo terminada y el poder naval de España en las costas hispanoamericanas había perdido gravitación, no bien le fue ofrecido el cargo de Jefe de la Escuadra de Brasil para cooperar en la independencia de ese país, no trepidó un instante, se despidió de Chile en emocionadas frases y partió con sus subalternos más adictos a ponerse a las órdenes del emperador don Pedro I.

La situación en el Brasil no era tan simple como parecía. Después del grito de Ipiranga pronunciado el 7 de septiembre de 1822 por don Pedro de Alcántara, príncipe regente del Brasil y heredero del trono de Portugal, que detentaba su padre don Juan VI, y que dio origen a la independencia del gran país verde, don Pedro fue coronado como emperador. Todo esto parece muy sencillo; pero no fue así. Había dos circunstancias necesarias de comprender: en primer lugar la independencia tuvo cierta oposición y hubo necesidad de luchar por ella y en segundo lugar, para lograrla, había un elemento vital que conquistar y éste era el dominio del mar.

Había en el Brasil en 1822 una población de unos cuatro millones y medio de habitantes distribuidos a lo largo de un litoral que se extendía desde las aguas del Amazonas en el norte, hasta el Río de la Plata, en el sur, en sólo tres áreas importantes de concentración. En el norte las ricas y fértiles zonas azucareras de Pernambuco; un poco más al sur, en torno a Bahía, se hallaba la parte más floreciente de Brasil, con un gran comercio de esclavos y mercaderías; siguiendo hacia el sur estaba el área centrada en Río de Janeiro, extendida desde la costa hasta la meseta de Sao Paulo en el mediodía y los montes de oro de Minas Gerais en el norte. Fuera de estas áreas mayores había dos de menor importancia: el litoral del norte desde Pará hasta el área algodonera de Maraón y las pampas australes, que se extendían hasta Montevideo y el Río de la Plata.

En octubre de 1822, cuando se instaló el imperio brasileño, solamente la región Minas-Río-Sao Paulo era completamente leal a la causa emancipadora. En el sur, el ejército se había dividido al proclamarse la independencia y los regimientos portugueses se habían retirado hacia Montevideo, donde fueron sitiados por fuerzas brasileñas al mando del barón de Lagunas. En el norte, Pará y Maraón estaban firmemente controlados por los portugueses. En el noreste, los es-

tados azucareros variaban: Pernambuco favoreciendo la causa del Brasil y los otros, confusos. La clave de la situación estratégica estaba en Bahía. Allí los brasileños se habían resistido a la designación del general Madeira de Mello como Gobernador de las Armas. Los portugueses tomaron el control de Salvador en cuanto las tropas brasileñas se retiraron a las cercanías para organizarse. En julio de 1822 todas las ciudades del interior se habían declarado en favor de don Pedro y un ejército brasileño de 10.000 hombres avanzaba hacia Salvador. Madeira de Mello, con sólo 3.000 soldados se fortificó y esperó refuerzos. Pedro le ordenó se retirara al Portugal y envió a Bahía una pequeña escuadra naval al mando de Rodrigo Delamare con órdenes de bloqueo y refuerzos de tropas. Estos desembarcaron en una misión que fue un fracaso, pues los hombres de mar eran poco dignos de confianza. Delamare evitó entrar en acción con los portugueses y con guarniciones totalmente sublevadas sólo por su buena suerte consiguió regresar a Río de Janeiro.

En Bahía y Montevideo la situación era similar: los portugueses no podían romper el cerco y los brasileños no podían entrar a la ciudad. El tiempo corría en favor de Portugal, pues cuando Brasil no tenía ni hombres ni recursos para mantener un largo esfuerzo de guerra, los portugueses mandaban refuerzos y levantaban empréstitos. Los agentes brasileños en Europa informaban de varias expediciones portuguesas en preparación y que se pensaba transferir la guarnición portuguesa de Montevideo para completar la conquista de Bahía y Pernambuco, mientras el Jefe de División, nuevo Comandante Naval portugués para Bahía, Joao Felix Pereira de Campos, con una gran fuerza naval destruiría el centro de la rebelión brasileña bloqueando Río. Todo ello constituía una seria amenaza para el imperio. Era pues, necesario ganar a los portugueses la iniciativa creando una fuerza naval apropiada para derrotarlos en el mar antes que éstos llegaran al Brasil.

Para el gobierno de José Bonifacio de Andrada e Silva, conocido como "el patriarca de la independencia" y gran colaborador del emperador Pedro I, el gran

problema residía en el Poder Marítimo y para ello había una carrera contra el tiempo en obtener buques y hombres. Se confió para ello al nuevo Ministro de Marina, capitán de navío Luiz da Cunha Moreira, esta tarea tan urgente. Este, uno de los pocos brasileños en la Marina portuguesa, era un patriota convencido, íntegro y honesto y experimentado marino. Había tenido un papel destacado en la captura anglo-portuguesa de la Cayena francesa en 1808; en 1818 se había distinguido en la captura de Montevideo y en la rebelión de Pernambuco y estuvo presente en el fracasado viaje de Delamare contra Bahía.

El ministro podía cumplir su tarea con relativa facilidad, porque poseía una infraestructura bastante avanzada. El propio Ministerio de Marina estaba organizado, había Intendencia, Contaduría y Auditoría, Consejo Supremo Militar, Hospital de la Marina, Academia de la Marina, arsenal y astillero. Fuera de ello la bahía de Guanabara era el mejor puerto de la costa y era de más fácil defensa. Pero a todas estas ventajas había que restarle un factor negativo importante y él era la negligencia mostrada durante los años de permanencia real: fortificaciones abandonadas, el astillero inactivo, los depósitos de intendencia, como resultado de la corrupción y la incuria, poseían materiales de mala calidad y los buques se deterioraban en sus fondeaderos por falta de atención. La materia prima, el hombre, con la cual debía formarse la Marina, era deficiente.

No obstante, algunas naves de guerra portuguesas, que caerían bajo el control imperial, constituyeron el núcleo de la nueva Marina. Ellas eran las fragatas "Uniao" (62 cañones) y "Real Carolina" (44), las corbetas "Liberal" (20) y "María da Gloria" (26), el bergantín "Real Pedro" (14), el bergantín goleta "Real" (10), trece goletas, siete de las cuales estaban basadas en el Plata y cerca de 20 transportes y lanchas carboneras. Contra una fuerza portuguesa de 13 barcos de guerra grandes, con 380 cañones, los brasileños podían oponer 6 buques con sólo 176 cañones. Había, pues, urgencia en disminuir esa disparidad. De los otros buques en Río, sólo 3 eran utilizables, la "Martim de Freitas" de 74

cañones, la fragata "Sucesso" y el bergantín "Reino Unido", en reparaciones. Se aceleraron los trabajos, pero los efectos del clima y la dejación habían hecho lo suyo y la nave "Príncipe Real" que en días felices había llevado a don Joao al Brasil, apenas pudo ser usada y solamente como pontón prisión.

Se recurrió al extranjero y se encomendó en Londres a Caldeira Brant la orden de comprar naves y solicitar empréstitos. Infortunadamente, las finanzas brasileñas se encontraban muy cerca de hacer crisis. En 1821 las ventas de las provincias leales al emperador apenas llegaban a la mitad de los gastos y en 1822 el Banco del Brasil estaba en franca bancarrota, viéndose la administración imperial impelida a recurrir a préstamos internos. En 1823 la Marina pidió una subscripción nacional de acciones pagaderas en tres años y los primeros que tomaron la iniciativa fueron el emperador y la emperatriz con la compra de 350 acciones de 800 reis cada una. Ello fue motivo para que toda la nación siguiera el ejemplo y alrededor de junio de 1823 el fondo había alcanzado a los 33.000 milreis (£ 6.600). En 1825 se habían reunido alrededor de £ 40.000 y con este considerable apoyo financiero continuó la expansión naval. En enero de 1823 el emperador compró el bergantín "Maipú", de propiedad del marino norteamericano David Jewett, que había servido a la Marina de su patria, después nombrado por José Miguel Carrera Comandante en Jefe de la Armada de Chile, una Armada que el prócer pretendió formar y pese a sus esfuerzos, aunque exitosos, nunca logró constituirse bajo el mando de Jewett, pues éste se dedicó a la guerra de corso en favor de las Repúblicas Unidas del Plata, defraudando con ello, en 1816, al patriota chileno. Este bergantín, "Maipú", lo puso Jewett a las órdenes de las autoridades navales del Brasil con el nombre de "Caboclo". El mismo quedó en esa Armada con el grado de capitán de navío.

También el emperador Pedro I adquirió el bergantín británico "Nightingale", al que denominó "Guarani" y los bergantines goletas "Atlanta" y "Río de la Plata", que fueron enviados a Río de Janeiro para su transformación.

El trabajo de preparación fue arduo, llegando a un punto desconocido hasta entonces.

Inicialmente se pensó que no habría falta de oficiales. 160 de ellos se habían establecido en el Brasil en 1808, pero casi todos eran portugueses. ¿Se podría confiar ciegamente en ellos? Era preciso antes verificar su lealtad a la causa emancipadora. El Ministro de Marina Cunha Moreira nombró una comisión en diciembre de 1822 encargada de preguntar a cada oficial si quería servir al Brasil o volver al Portugal. La gran mayoría se adhirió a la causa brasileña y cuando se eliminaron los más incapaces o los más viejos, quedó un total de 94. No había dudas de que el Brasil tenía oficiales superiores suficientes; pero no así subalternos, quienes apenas bastaban estrechamente para cubrir los buques que se estaban alistando. Se necesitaban, por lo menos, unos 25 tenientes más.

Pero ocurrió algo muy normal. Cuando a fines de 1822 Pedro fue coronado emperador, las Cortes lo declararon rebelde, así como a sus ministros. Pedro confiscó las propiedades portuguesas y autorizó el corso contra la bandera del Portugal. Comenzaron entonces las disensiones. Los oficiales portugueses residentes en el Brasil habían declarado su lealtad a este país, pero ¿qué ocurriría ante un verdadero enfrentamiento contra sus amigos y compatriotas? Las dudas y presentimientos se manifestaron cuando el segundo comandante y la tripulación de la goleta "María Theresa", que escoltaba un convoy de artillería para el ejército del barón de Laguna, capturó a su comandante y entregó el buque y todo el convoy a los portugueses de Montevideo.

Brant desde Europa recomendó con urgencia el reclutamiento de ingleses y norteamericanos. Esto también lo había pensado el gobierno brasileño, especialmente en el cargo de Comandante en Jefe, pues no hallaba adecuado a ninguno de sus generales, todos más inclinados al Portugal que al Brasil. El más probable candidato era el vicealmirante Rodrigo Lobo, con reputación de incompetencia y odiado por los brasileños por la brutalidad con que combatió la rebelión en Pernambuco en 1817. Caldeira Brant, a comienzos de mayo de 1822 sugirió la

solución ideal: Lord Cochrane, a la sazón en Chile y en virtual inactividad. José Bonifacio vaciló, pero el 13 de septiembre, ante una guerra inevitable, escribió a su agente en Buenos Aires para que invitara a Cochrane a servir al Brasil, con la garantía de su Alteza Real que: "...no lo dejaría servir en inferioridad de ventajas o garantías que aquéllas que había tenido en Chile".

Para Cochrane, a quien su afán de lucha no permitía permanecer en la inactividad después de haber cumplido honestamente con Chile en su compromiso como almirante de su flota, una flota que virtualmente no existía, pues ella se había desmembrado para crear la escuadra peruana que formaron San Martín, Monteagudo y Guise, la proposición no lo hizo pensar demasiado. Quería a Chile entrañablemente y era chileno por adopción y nombramiento supremo, pero en Chile ya nadie pensaba en la necesidad de una escuadra, cuando el poder naval español había desaparecido. ¿Podría entonces considerarse una ingratitude de su parte el tomar a su cargo las fuerzas navales de un país amigo que necesitaba también de su experiencia para emanciparse de la península? Nadie podría enrostrarle su gesto y así el ínclito almirante dejó las costas de Chile en el "Colonel Allen" y, en compañía de varios de sus más allegados, fue a poner su espada a las órdenes del emperador Pedro I, en busca de mayores glorias.

Al mismo tiempo, el gobierno brasileño obtuvo el concurso de otros oficiales extranjeros para su servicio, entre ellos David Jewett, como capitán de navío, los jóvenes tenientes ingleses William Eyre y Jorge Manson y otro muy valioso, cuyo contrato dio mucho que hablar: John Taylor, un oficial que servía a la sazón en la división naval británica de la América del Sur, al mando del comodoro Sir Thomas Hardy. Repentinamente, luego de una conversación secreta con José Bonifacio, el 9 de enero de 1823 fue designado capitán de fragata de la Marina imperial brasileña y renunció al día siguiente a la Armada británica. Fue considerado como desertor de esta última y no obstante las protestas del gobierno británico, que lograron hacer destituirlo de su nuevo empleo, al poco tiempo fue

reintegrado a la Marina imperial en formación en virtud de haberse transformado en un héroe nacional.

La Marina brasileña heredó del Portugal tripulaciones y soldados de artillería de Marina, todos ellos portugueses de nacimiento y ellos fueron la causa del fracaso de la expedición de Delamare contra Bahía. Se precisaban 430 soldados y 1.700 marineros, de los cuales por lo menos unos 1.250 hombres de mar bien entrenados. Era indispensable completar este número, y el Brasil, no obstante su largo litoral, era una nación básicamente de carácter continental, con poca tradición marítima. Sus hombres de mar, especialmente pescadores, eran la mayoría mulatos que navegaban en balsas, y su comercio costero, aunque grande, era realizado por barcos pequeños con reducidas tripulaciones de esclavos o portugueses. En consecuencia, se ofrecieron pocos hombres para la Marina de Guerra y el Brasil hubo de afrontar un serio problema de dotaciones.

De allí la importancia de mantener en Europa un agente de confianza capaz de conseguir préstamos, comprar armas y contratar el personal idóneo. Tal fue la tarea del general Felisberto Caldeira Brant Pontes, más tarde marqués de Barbacena. El fue quien, una vez terminada la guerra en el Pacífico, recomendó al gobierno del Brasil obtener con urgencia los servicios de Lord Cochrane y de los hombres que habían luchado con él en Chile. El fue quien reclutó hombres en Europa, especialmente Inglaterra y adquirió los buques necesarios.

A fines del año 1822, la situación en el Brasil había cambiado. Como dijimos al comienzo, los portugueses permanecían atrincherados en Montevideo, pero en Bahía las operaciones se inclinaban en favor del Brasil.

El ejército de Pedro I tenía cercado Salvador por tierra, obligando a la ciudad a abastecerse por el mar o a través de las vías acuáticas costeras entre la isla de Itaparica y el continente. En octubre de 1822 el jefe portugués Madeira de Mello había atacado la isla en una tentativa para asegurar esta ruta, pero fue derrotado por una flotilla naval mandada por el teniente primero Joao de Oliveira

Bottas. Hizo otro intento en enero de 1823, pero también fue derrotado.

Ante esta situación, el gobierno brasileño desdobló sus fuerzas, conteniendo con parte de ellas a los portugueses en Montevideo y con las otras aumentó la presión sobre Salvador. El 28 de enero de 1823 salió de Río hacia Bahía una expedición mandada por Jewett, con todos los buques disponibles y a su regreso, en marzo, ya la Marina estaba en franca evolución. Se habían aumentado los fondos y quienes no podían dar una contribución financiera lo hacían con víveres e incluso algunos ofrecían sus esclavos como marineros. Pero el reclutamiento no seguía los pasos de otras mejoras materiales. Despojando a los buques menores apenas se podía tripular a los mayores con dotaciones mínimas. Además, estaba presente el recuerdo de la expedición de Delamare que provocó la desconfianza en los marinos portugueses, de los cuales aún dependía el Brasil.

Muy pocos brasileños tenían conocimientos náuticos y esos eran voluntarios procedentes del vagabundaje de los muelles. Hubo que echar mano a medidas desesperadas: 50 condenados a prisión fueron enviados a los buques de guerra como marineros y soldados; una orden imperial permitió que los esclavos sirvieran como marineros y los reclutadores hacían levas con gentes de cualquier nacionalidad. Los cónsules lograron la libertad de muchos y otros desertaron.

Estando así las cosas, el 13 de marzo de 1823 entró en la bahía el bergantín "Colonel Allen" trayendo a Cochrane y cuatro oficiales que habían luchado con él. Las buenas noticias se esparcieron. Cochrane bajó a tierra a entrevistarse con José Bonifacio y el emperador. Dos días después Cochrane acompañó al emperador en una inspección de las naves de guerra. A primera vista quedó muy satisfecho con las condiciones de la escuadra, particularmente el "Pedro I", nombre que había tomado la "Martim de Freitas", de 74 cañones. Los buques estaban listos para hacerse a la mar con abastecimientos para 3 meses. Sin embargo, el almirante quedó decepcionado por la pobre calidad de las tripulaciones. Todos

los comandantes reclamaron acerca de la dificultad para reclutar hombres y Cochrane notó con sorpresa que la mayoría de ellos eran portugueses, connacionales del enemigo, a quienes el emperador procuraba mantener leales destacando en sus discursos que era contra las Cortes y no contra la nación portuguesa la lucha en que estaba empeñado el Brasil.

Dos días después Cochrane visitó al Ministro de Marina para aclarar los aspectos de su nombramiento como Comandante en Jefe. Cunha Moreira le ofreció el más alto puesto en la Marina. Cochrane aceptó en la condición de que se le pagara lo mismo que le había pagado el gobierno de Chile, es decir, tres veces más que un almirante brasileño y £ 500 más que uno británico. Aceptado por el gobierno del Brasil, Cochrane izó el 21 de marzo de 1823 su insignia en el "Pedro I", quedando como comandante del buque Thomas Sackville Crosbie.

El 29 de marzo la Marina brasileña estaba lista para tomar la ofensiva y la costa de Bahía fue declarada en estado de bloqueo. El 30 de marzo, Cochrane recibió sus órdenes, debiendo zarpar hacia Salvador a la mañana siguiente.

El 1º de abril partió la escuadra de Cochrane desde Río hacia Bahía. Durante el largo viaje las tripulaciones fueron sometidas a un duro aprendizaje. En la primera semana la escuadra, a la que fueron agregándose poco a poco otros buques a medida que quedaban listos en los arsenales de Río, realizó un largo desvío por el Atlántico adentro para evitar los vientos contrarios y los escollos, antes de poner rumbo al NNW en dirección a la costa de Bahía. Cochrane, de muy afable humor, sacó amplio partido de la vida social a bordo de su nave capitana como recurso para evaluar discretamente el mérito y la personalidad de sus comandantes. Visitaba regularmente la cámara de oficiales y con frecuencia invitaba a comer con él y Crosbie a sus subordinados, en grupos de a dos. Igual cortesía mantuvo con los comandantes de los demás buques de su escuadra y así cada uno fue invitado a visitar la nave almirante para que Cochrane pudiese juzgarlos a todos, como también comunicarles sus propósitos e ideas tácticas, de tal manera que, llegada la acción, sus

intenciones fueran entendidas con el empleo mínimo de señales, reduciéndose al máximo la eventualidad de errores de comprensión.

Al mismo tiempo, los comandantes adiestraban a sus tripulaciones mixtas en una aparente unidad, en una tarea lejos de ser fácil, pues en la mayoría de los buques los hombres, casi todos ingleses, no hablaban una palabra de portugués; los brasileños, generalmente hombres de tierra, se mostraban ignorantes de las cosas del mar y existían, además, los taciturnos y resentidos portugueses, en gran escala. En los entrepuentes y sollados de la Brigada de Marina la cosa no era mejor, pues casi todos eran esclavos libertos, flojos para las faenas de limpieza y nada entendían de armas portátiles y menos de cañones. Al octavo día, Cochrane inició los ejercicios de cañón y durante las tres semanas que siguieron las tripulaciones tuvieron una actividad constante, diaria, de disparar las piezas, limpiarlas, volverlas a cargar, hasta que esta faena se tornó automática. Solamente mediante este tipo de ejercicios, la artillería podría estar en condiciones favorables en medio del fragor y confusión de la lucha. Los cañones no tenían llave de pedernal y debían ser disparados mediante el encendido del oído con un botafuego.

La maniobra de cabullería y velamen era deficiente; la velocidad de los buques dispar. El más veloz era el "Pedro I". Otros eran pesados armatostes con deficiente movilidad táctica. A tal extremo que al tercer día de navegación, la "Liberal" y el "Guaraní" se habían quedado tan atrás del resto de la escuadra que ésta hubo de esperarlos a la capa. En tal circunstancia, era inevitable la separación entre los buques y llegó la madrugada del 22 de abril sin que hubiese la menor señal del "Liberal", la "Guaraní" y el "Real". Después faltó la "Ipiranga", que apareció el 25. El "Guaraní" pudo reunirse a la escuadra gracias a la ayuda prestada por la "Niteroi", enviada mucho más tarde desde Río, que le repuso el mastelero de gavia, perdido en una desesperada tentativa por alcanzar a los otros buques.

A todo esto, las fuerzas portuguesas en Bahía habían recibido ciertos refuerzos y con los cuales el brigadier Mello

podría sustituir las defensas de tierra y activar la flota, hasta entonces parcialmente ociosa, y emprender con ella una expedición hacia Río de Janeiro.

El día 23 de abril todo estaba listo para esto, pero la ofensiva portuguesa vino demasiado tarde. El 19 de abril entró a Bahía el HMS "Tartar" trayendo despachos para el comodoro británico Hardy, como también noticias de los acontecimientos de Río. Se supo, en consecuencia, acerca de la llegada de Cochrane y sus marinos ingleses, la orden de bloquear Bahía y el tamaño y poderío de la escuadra brasileña.

En tal virtud los portugueses se hicieron a la mar al mando de Félix do Campos con la siguiente escuadra: navío "D. Joao VI" (88 cañones); fragata "Perala" (44) y "Constitucao" (56); corbetas "Regeneracao" (26), "Dez de Fevereiro" (26), "Restauracao" (22) y "Prinzesa Real" (22); goletas "Principe" y "Conceicao"; el bergantín "Audaz" (18) y dos urcas.

El 4 de mayo se avistaron las dos escuadras. La de Cochrane estaba formada por el navío "Pedro I" (74); fragatas "Ipiranga" (62) y "Niteroi" (38); corbetas "María da Gloria" (26) y "Liberal" (20); bergantín "Guaraní" (14) y goleta "Real".

Cuando la distancia era de 2,5 a 3 millas, Cochrane hizo señales de atacar el centro y la retaguardia de la formación enemiga.

¡Ello no era otra cosa que la vieja táctica de Nelson en acción! Una táctica inteligente destinada a conseguir la superioridad numérica y moral en un punto determinado de la formación enemiga y en el momento oportuno. Pero para nadie es una novedad que no basta un Comandante en Jefe brillante en todos los sentidos para que una escuadra tenga el éxito deseado por éste. Es indispensable que a ese Comandante en Jefe lo sigan exactamente en su plan, con una doctrina clara y convencimiento y fe en la calidad del mando, además de un entrenamiento adecuado de las dotaciones de los buques y, sobre todo, la firme y colectiva voluntad de vencer.

Y eso fue lo que ocurrió a la escuadra brasileña en la acción de Bahía. No había voluntad de vencer de parte de to-

dos. Había muchos indiferentes, muchos portugueses que debían combatir contra naves también portuguesas.

Cuando Cochrane embistió contra los portugueses con la intención de cortar su línea a la altura del octavo buque y destruir los cuatro de la retaguardia antes que la vanguardia pudiese intervenir, no fue seguido por los demás y sólo el "Pedro I" atravesó la línea portuguesa y después de un vivo cañoneo se dirigió a sotavento. La "Prinzesa Real" y las corbetas, en su persecución, quedaron expuestas al fuego de la "Ipiranga" y la "Niteroi", las cuales por no ser lo suficientemente veloces para atravesar la cerrada línea del enemigo, atacaron a los portugueses por sotavento.

A la nave capitana le ocurrió algo muy grave. Un buque como el "Pedro I" de 74 cañones pudo haber destrozado a la "Prinzesa Real" y, sin embargo, no lo pudo conseguir. ¿Qué había pasado? Con las tensiones del combate, no solamente la reciente adquirida eficiencia en el manejo de los cañones se desmoronó, sino que los portugueses tripulantes del "Pedro I" deliberadamente le crearon obstáculos a su propio buque. En cierto momento ellos impidieron que llegara la pólvora desde la santabárbara, hasta que fueron dominados y arrestados por el teniente Grenfell. Igual situación ocurrió en otros buques. Las tripulaciones del "Liberal" y del "Guaraní" se amotinaron tan abiertamente que los comandantes desistieron de participar en la acción, mientras que el comandante de la "Real" relató que sólo por una cuestión de suerte su tripulación dejó de entregar su buque al enemigo.

Cochrane, desalentado y lleno de irritación por la traición de sus tripulaciones, transmitió la señal de batirse en retirada. Pero Félix do Campos no lo persiguió, aun siendo superior, perdiendo los portugueses de este modo una gran oportunidad. No tuvo el jefe portugués la intuición necesaria para comprender cuál habría sido el arrasador efecto de un rápido golpe contra los brasileños en retirada y les permitió escapar.

La noche que sucedió a la acción fue tempestuosa, desatándose una fuerte lluvia que impidió el contraataque que planeaba Cochrane. Ante la poca eficiencia

demostrada por sus buques y su desconfianza en las tripulaciones, se dirigió al fondeadero del Morro de Sao Paulo, 30 millas al sur de Salvador. Cochrane redactó sus despachos. En una larga carta particular dirigida a José Bonifacio enumera las causas de su fracaso. Dice: "En verdad, debido a la defectuosa navegación y maniobra de la escuadra, me parece que el navío "Pedro I" es el único capaz de asaltar un buque de guerra del enemigo u operar frente a una fuerza superior sin comprometer los intereses del imperio y el carácter de sus comandantes. E incluso esta nave, en común con el resto, está tan mal equipada en algunos aspectos que será menos efectiva y eficaz de lo que puede ser... nuestros cartuchos están todos en mal estado... las piezas sin oído... las velas podridas... el calzo del mortero que recibí para la nave se quebró al primer disparo por estar enteramente podrido... los soldados de marina no entienden los ejercicios de la pieza ni el uso del fusil y la espada... y todos los naturales de Portugal, a excepción de aquellos oficiales de carácter conocido, se vuelven perjudiciales, para descubrir a Ud. la verdad me parece que la mitad de la escuadra debe vigilar a la otra mitad".

El encuentro fue desalentador, pero Cochrane no estaba derrotado y con su característica capacidad de recuperación planeó sus próximos movimientos: si su escuadra no era capaz de enfrentar a los portugueses en el mar, en ese caso bloquearía Salvador con sus mejores buques y hombres, y se valdría de brulotes para atacar la flota del enemigo.

Siguió luego una audaz tentativa de abordaje de la nave portuguesa "D. Joao VI" hecha por Cochrane en Bahía, maniobrando para ello solamente con la nave "Pedro I" (según Carlos Penna Botto), tentativa que sólo falló debido a los caprichos del viento y del mar. (Garcez Palha dice en "La Marina de Guerra de Brasil en la lucha de la Independencia" que fueron tres los buques brasileños que trataron de abordar las naves portuguesas: "Pedro I", "Carolina" y "María Gloria").

La moral de los portugueses decaía entretanto y cada día Cochrane capturaba uno u otro buque en operaciones de

presa y así, el día 2 de julio de 1823, desde el "Pedro I" se pudo observar la salida y fuga de toda la escuadra portuguesa y un numeroso convoy, con un total de 80 velas, rumbo al norte. Era Félix do Campos que cedía el dominio del mar a los brasileños y era, asimismo, el general Madeira que abandonaba Bahía a los patriotas del Reloncavo, a las fuerzas de Labatut y a los marineros de Joao Oliveira das Bottas.

No obstante sus grandes deficiencias, fue la Marina brasileña el instrumento que permitió ganar la provincia de Bahía a la causa del imperio.

Cochrane siguió en la estela de los fugitivos y ordenó que otros buques también lo hicieran. Como resultado, en la mañana del 3 de julio navegaban en persecución de los portugueses el "Pedro I", la "Niteroi", la "María da Gloria", la "Carolina", la goleta "Carlota" y los bergantines "Bahía" y "Río da Plata". Estos buques depredaban al convoy de noche, casi siempre con éxito. A los cuatro grados de latitud norte, conociendo Cochrane que una parte del convoy portugués se dirigía a Maraón, decidió adoptar nuevos planes: a) ordenó a John Taylor que siguiese las aguas de Félix do Campos; b) hizo arrumbar hacia Bahía el resto de la escuadra brasileña y él mismo, en el "Pedro I" partió hacia Maraón.

En esa provincia del norte del Brasil los brasileños luchaban contra las fuerzas portuguesas constituidas por el bergantín "D. Miguel", un batallón de artillería de 60 piezas y un regimiento de infantería. La caída de Itapicurú-Mirim en manos de los independientes y la noticia de la contrarrevolución en Portugal, con don Joao VI al frente, fueron dos fuertes golpes para la moral de los portugueses de Maraón.

Una comisión conjunta, civil y militar, reconoció la gravedad de la situación y determinó que la Cámara de San Luis se reuniese en la mañana del 14 de julio, a fin de decidir si la ciudad debería declararse en favor del Brasil o persistir en una resistencia aparentemente inútil. La noche anterior, oficiales y soldados partidarios del imperio habían tratado de ejercer su influencia sobre el resto de la Cámara, realizando una demostración de apoyo a la independencia del Brasil. Pe-

ro el Gobernador de las Armas, general Agostino Antonio de Faria, se mostraba obstinado en la lealtad de San Luis a la corona portuguesa, sofocando prestamente ese gesto de rebelión.

La Cámara se reunió en un ambiente de resignación y desánimo. Parecía que la medida más cuerda y sensata era la adhesión al Brasil. Pero, antes de proceder a la votación, la reunión fue perturbada por la llegada de una serie de buques que se habían separado del convoy de la escuadra de Félix do Campos. Ellos eran la goleta de guerra "Emilia", que venía escoltando los transportes "Conde de Cavalheiras", "Nelson" "Ventura", "Feliz", "Gloria", "Libertina" y "Cacadores". La goleta traía a bordo 275 soldados de cazadores y 50 de infantería e informó que otros cuatro batallones estaban en camino.

La reunión de la Cámara fue suspendida y Agostino de Faria, con otros 325 soldados puestos a su disposición y ante la promesa de recibir próximos refuerzos, dejó claramente establecido que el ejército no toleraría cambio alguno en materia de fidelidad de la ciudad.

Peligrosa así la causa de los patriotas cuando el 26 de julio de 1823 apareció en la barra del puerto la silueta de un buque de guerra que se supuso fuera la "Perola", de la escuadra de Campos.

Pero era el "Pedro I" que, como todos los ardides de Cochrane, traía izada la bandera portuguesa. La prometida ayuda y los esperados refuerzos parecían estar llegando. El bergantín "Infante D. Miguel" se le aproximó alborozado llevando mensajes de gratitud y bienvenida. El plan de captura de San Luis, elaborado por Cochrane, constituyó un ejemplo típico de su ingenio y audacia, ya proverbiales en Valdivia. Cuando el "Infante D. Miguel" llegó al alcance del buque que entraba al puerto y comenzaba sus aclamaciones de bienvenida, los colores portugueses del recién llegado fueron sustituidos por los verde y amarillo del Brasil y el bergantín portugués se halló bajo la mira de dos corridas de cañones de un poderoso enemigo. Cochrane aceptó la rendición del comandante Garcao en la toldilla del "Pedro I". En seguida, aclarando incidentalmente que había tras el horizonte una escua-

dra y un ejército brasileños que acababan de salir victoriosos en Bahía y se mostraban llenos de ansiedad por socorrer Marañón, dio libertad a Garcao, previa palabra, para que él mismo llevara despachos suyos y la notificación formal del bloqueo de la ciudad, para ser entregados a las autoridades civiles y militares de San Luis.

Previamente había recibido de Garcao, emisario de la Junta Gubernativa portuguesa, todos los papeles que contenían una detallada exposición de cuanto ocurría en la provincia y ello le dio pábulo para dirigir a las fuerzas lusitanas una bombástica declaración en la cual él se decía comandante de inmensas fuerzas navales y militares, vencedoras en Brasil y sedientas de venganza por los ultrajes cometidos por los portugueses en aquella provincia. ¡La astucia del zorro, temeraria y audaz, dio amplio resultado! Volvía a mostrarse la calidad de un hombre de inteligencia superior y de un valor a toda prueba.

Al día siguiente la Junta Gubernativa se hallaba a bordo del "Pedro I" y el 28 de julio los lusitanos capitulaban y la provincia de Marañón se integraba a la comunidad brasileña. Dos días después de la aparición del "Pedro I" en la barra de San Luis, toda la provincia de Mara-

ñón caía en manos de los patriotas y se salvaron núcleos de independientes que entonces se hallaban en crítica situación. Todos los buques allí presentes se incorporaron a la Marina brasileña. El "Infante D. Miguel" fue rebautizado "Marañón" y fue despachado bajo el mando de John Pasco Grenfell a negociar la rendición de Pará.

El éxito completo de Cochrane en Marañón fue, más que el fruto de una artimaña, el resultado del dominio del mar obtenido por él mismo, pese a la acción indecisa de Bahía.

El 9 de noviembre de 1823 Cochrane regresaba a Río y continuó por algún tiempo al servicio del Brasil. Cuando sus servicios ya no fueron necesarios, en 1827 pasó a mandar la flota griega en la lucha por su independencia contra Turquía.

#### Bibliografía:

"Campanhas Navais Sud-Americanas" — capitán de fragata Carlos Penna B.

Revistas "Navigator".

"A Marinha nas lutas da Independencia" — Garcez Palha — Seg. Parte, Archivo de Marinha - Río de Janeiro.

Enciclopedia del Mar.

