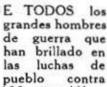
## NELSON Y SU MUNDO

Por

Sergio AGUIRRE Mac-Kay



pueblo -escribía hace 150 años Alfonso de Lamartine- los que más nos han interesado y atraído siempre son los héroes del mar. La inmensidad, la movilidad, el poder del elemento sobre el cual combaten parece elevarlos por encima de la humanidad. La diversidad y grandeza de las facultades naturales o adquiridas que es preciso reunir en un solo hombre para hacer de él un héroe de los mares sobrecoge el ánimo y hace imposible el paralelo del marino perfecto con el hombre de guerra ordinario. Al uno, sólo le es necesaria cierta clase de heroísmo: el que desafía el fuego. Pero el otro ha menester dos: el que desafía la muerte y el que desafía los elementos. El coraje que basta al hombre en tierra, no basta al que lucha en los mares.

Todas las cualidades de la inteligencia y el carácter son tan necesarias como el valor del jefe que dirige la maniobra, el fuego sobre el puente de un navío de guerra o sobre el puente del navío almirante. La ciencia para leer la ruta en los astros, la vigilancia para preservar a los buques de los vientos y los escollos, el conoci-

miento y el manejo seguro del timón que hace mover como un instrumento esa máquina animada que se llama "navío de guerra", el ardor para volar al fuego a través de la tempestad, y a la muerte a través de otra muerte, la sangre fría para conservar la sangre fría y la decisión para el impacto, el celo que exalta y que con la certidumbre de perecer se arroja al fondo del incendio y el plomo para quemar su propio puente bajo sus plantas, sacrificando el propio navío a la suerte de la escuadra; la autoridad que hace conocer y respetar la salvación de todos a la voz de uno solo, la decisión que obra antes de deliberar con la seguridad infalible del instinto, la obediencia que doblega el sentimiento propio y muchas veces contrario a la ciega santidad del mando superior; la serenidad del semblante en las angustias del corazón, para leer la confianza en la mirada del jefe; la gracia varonil y digna del carácter para conservar en la vida de a bordo ese prestigio que los generales de tierra conservan manteniéndose alejados v que los generales del mar tienen que presentar frente a frente con las tripulaciones que los rodean a cada instante; audacia prudente de esas responsabilidades imprevistas que exigen una decisión propia cuando se está a una gran distancia del gobierno; responsabilidad que concentran en una maniobra y en un hombre

la suerte de la nación; los desastres tan inesperados, las noches que separan los buques, las tempestades que los sumergen, los incendios que los devoran, las corrientes que los encallan, los escollos que los destrozan, son cosas todas que tiene que prever, que reparar, que soportar, con el estoicismo del hombre que lucha cuerpo a cuerpo con el destino.

Un puente estrecho y sin testigos por todo campo de batalla. Una gloria ingrata que se conquista hora tras hora y que se pierde en un momento, y que algunas veces ni siquiera llega a oídos de la patria; una muerte lejos de lo que se ama, una sepultura en el abismo del océano... Tal es el hombre de mar: cien peligros para una gloria, diez héroes para un solo hombre. Tales fueron los grandes marinos de Francia, de España y de Inglaterra. Tal fue Nelson, el más grande de esos héroes del océano, de esos titanes del mar.

En efecto, como so señasa es poeta francés —que por su parte vivió en intimo contacto con los contemporáneos de las guerras napoleónicas y de la lucha gigante que se libró en el mar— la personalidad y la obra del almirante Nelson brillan con caracteres estelares en los anales marítimos; y un solo nombre evoca toda una epopeya.

Esta etapa histórica fue sin embargo pródiga en valores, y debemos reconocer que la política de Francia e Inglaterra en materia atlántica enfrentó a una brillante cohorte de jefes navales británicos con otra, igualmente valerosa y capaz, de marinos españoles o franceses, cuyos nombres no han alcanzado a veces dimensiones razonables, porque simplemente la suerte no los acompañó.

Si bien este trabajo se centra en la figura señera de Nelson, intenta también mostrar algunos aspectos de lo que eran las amenidades del vivir náutico en los tiempos de Napoleón, con navíos de tres puentes, fragatas, corbetas, bergantines y goletas; las duras condiciones de vida que soportaban sus dotaciones, cuyos relatos a menudo sobrecogen y aterran; y por último los elementos de combate y el imperio de la disciplina que regía a estos hombres.

La literatura es abundante, porque es un tema que siempre ha satisfecho de algún modo ansias no realizadas; pero este trabajo sigue sobre todo la línea de los relatos del capitán Marryat, testigo ocular de los acontecimientos, y que nos presenta por ende un cuadro fiel del costumbrismo naval y, posteriormente, en este siglo, la de Forrester, quien ha personificado en Horacio Hornblower a un marino típico de esa época, brindando una imagen interesante y descriptiva de la carrera de un oficial en los tiempos de la vela.

Aunque han pasado los años, y son otros los elementos que flotan en el océano, ciertos conceptos (la función del mando, la responsabilidad del guerrero del mar que vive, vence o muere al dictado de su sola conciencia) se han mantenido inalterables. Es por ello que puede analizarse con provecho la "época napoleónica en el mar", época a la que podemos llamar "nelsoniana", con sus medios físicos y humanos, con la adaptación de los mismos a los dictados de la política, y por fin con las condiciones de vida que esa ecuación producía a bordo.

(Cómo eran, para empezar, los buques?

Aunque es difícil realizar la escala exacta, la cuestión tiene su importancia, pues ellos eran los hogares flotantes de los marinos por entonces. Los navíos franceses, tanto en tamaño como en calidad, eran superiores a los ingleses, y los españoles eran superiores a ambos. Si el Almirantazgo conquistaba con frecuencia un buque de primera clase, ello se debía, más al conocimiento táctico y al buen uso de cañones y machetes que a la habilidad de los armadores.

En los astilleros franceses se construían los buques más grandes de la época, y así ocurrió que cuando Hood capturó en 1793 el navío de tres puentes "El Comercio de Marsella", de la 21 cañones, éste no tuvo cabida en Portsmouth, y tuvo que quedar en las afueras de Plymouth. Su desplazamiento llegaba a las 2.816 toneladas.

Para tener una idea aproximada de sus dimensiones, ejemplificaremos con dos de los buques más conocidos. El "Culloden", famoso navío de Troubridge, desplazaba 1.683 toneladas, tenía una eslora o largo de 51 metros, un ancho o manga de 14,5 metros y un puntal (altura de la quilla a la cubierta principal) de 6 metros. El "Victory" de Nelson, con 100 cañones, desplazaba 2.162 toneladas, y tenía 67 metros de eslora, 15 de manga y 6 de

puntal. Los espacios entre las cubiertas o entrepuentes eran extremadamente bajos. y por consiguiente las condiciones ventilación e higiene no eran las más apro-En general los entrepuentes no tenían una altura superior al metro ochenta en las partes más despejadas. Cuando Pellew estaba al mando del "Pelican" decía que su camarote era tan bajo que su mayordomo podía arreglarle el pelo desde la cubierta, mientras él permanecía sentado abajo en su pieza; y Tomás Cochrane, en el famoso "Speedy", cuando quería afeitarse sacaba la cabeza por la claraboya de cubierta, dejando sus útiles de barbería sobre ella...

Cuando el "Victory" entra en el dique seco de honor en Portsmouth, la impresión que causa es por cierto inolvidable. Por de pronto, el navío aparece congestionado de coyes, maniobras, cañones y diversos elementos hacinados. Los cañones, sobre todo, son imponentes por su calibre extraordinario comparados con los de tierra: clasificados por el peso de su proyectil, que varía de las 6 a las 24 libras, los más usados (por sus efectos sobre las arboladuras) son precisamente los de 18 y 24. Por otra parte, careciendo de ronza, el buque debía presentar acertadamente su costado para que la andanada hiciera un buen blanco.

Pero dos departamentos del buque eran los que hacían volar la imaginación: el del cirujano, y la cocina. El primero, pintado de rojo, tenía una terrorifica colección de serruchos, cuchillos, sierras y taladros de toda clase y tamaño, destinados a intervenir en las horribles heridas causadas por las balas de cañón de que hemos hablado, por los pesados proyectiles de mosquete, y en los cortes provocados por las picas y los sables de abordaje. Los profesionales actuaban directamente sobre los miembros destrozados, cortaban piernas y brazos, suturaban a fuego y proveían de patas de palo y ganchos de hierro a los afectados que conseguían sobrevivir a tales intervenciones. No había tiempo ni recursos para más. El otro lugar destacado era la cocina, en cuyo centro había un enorme caldero de metal, soportado por cadenas y rodeado de baldes (para combatir un eventual de agua fuego, fatídico enemigo de aquellos buques de madera). En él se hacía la única comida caliente del día para los 800 hombres de la dotación, consistente en un co cimiento de carne de cerdo, o de buey revuelto con cereales molidos. El resto del tiempo había que conformarse con la carne salada y la dura galleta amenizada a las diez de la mañana por el tradicional vaso de ron.

La galleta estaba generalmente llena de gorgojos, y lo primero que aprendía el novel guardiamarina o grumete era que había dos clases de estos bichos: uno blanco que tenía sabor amargo y secaba la garganta, y otro que ya tenía caracteres y tamaño de gusano, que era más aceptable si se tenía la precaución de cerrar los ojos para no ver su fea cabeza negra, que podía llegar a estropear el apetito...

El mal gusto que de todos modos quedaba en la boca se resolvía en parte con el ron, pero la sequedad de la carne de puerco obligaba a tomar algunos tragos de agua, elemento que al cabo de permanecer cierto tiempo en los toneles de la bodega adquiría un olor y un sabor que no eran precisamente los mejores.

El ron, en los primeros tiempos, se bebía puro y era muy bien recibido, hasta que un día el almirante Vernon pensó que sería preferible mezclarlo con agua, idea que le valió un prolongado lapso de molestias y pullas. Hace pocos años, el Almirantago suprimió el ron, y lo reemplazó por una taza de té caliente, en medio de la consternación que es fácil imaginar. ¡Cómo se habrán removido las osamentas de los viejos contramaestres y gavieros en sus tumbas marinas! (y hasta quizás la del propio Vernon, que desde el firmamento de su gloria habrá sonreído irónicamente...).

En los largos cruceros, como el que mantuvo 18 meses sin tocar tierra a una escuadra inglesa que bloqueaba la costa de Francia, se llegaba a apreciar como plato delicado el asado de rata, que por razones evidentes pululaban a bordo de los buques de madera, y sobre las cuales llegó a generarse (según narra el almirante Raigersfeld) un activo comercio, bajando o subjendo los precios según el estado de conservación de las provisiones. No pretendemos desconocer que la vida en campaña era dura también en el ejército, fuera el que combatía bajo las órdenes directas de Napoleón, o el que se enfrentaba a él. Pero con esta somera descripción tratamos por lo menos de llevar a la reflexión de lo que costaba una política marítima: y, para los marinos franceses, eran esfuerzos realizados con escasas perspectivas de ascensos u honores, ya que se llevaban a cabo (diferencia substancial con el Gran Ejército) "lejos de los ojos del jefe". Para Inglaterra, en cambio, isla para la cual siempre fue vital el dominio del mar, y que por consiguiente consagraba a su Marina una atención primordial, estos sacrificios resultaban menos penosos, haciéndose así más sencilla la obtención de ciertos objetivos gubernamentales.

Esto nos lleva a pensar en el elemento humano que tripulaba estas naves. No debemos sorprendernos, luego de la descripción que antecede sobre las condiciones de vida a bordo, de saber que una mínima proporción de la dotación estaba compuesta por voluntarios, siendo el resto huidos de la justicia o enganchados en levas forzosas en los puertos (maleantes, desertores, vagos, desprevenidos y... otros). Este abigarrado conjunto de hombres, apenas pisaban las cubiertas de los buques tenían, por razones fáciles de comprender, sólo dos alternativas: morir o quedar inservibles, ya que la tercera (que la guerra terminara y fueran licenciados) parecía bastante remota. Si ello se hubiera concretado, naturalmente, los buques pasaban a desarme, y la tripulación era licenciada, quedando sólo en servicio un pequeño núcleo básico de especialistas.

Pero no sólo las condiciones de vida a bordo eran duras; además, el régimen disciplinario era de una severidad draconiana: la menor falta era sancionada con el terrible látigo de siete colas, con castigos en las cofas al frío o al calor, y hasta con la pena de muerte cuando la falta llegaba a la desobediencia o la deserción.

No cabe duda de que este conjunto de condiciones daba pábulo a los motines que a veces adquirieron contornos importantes, como los ocurridos en el "Nore" y en el "Spithead" en 1793. Esto había obligado a tener también a bordo un grupo seleccionado de combatientes (la infantería de marina) que no convivía con el resto de la tripulación y dormía cerca de los departamentos de los oficiales para evitar cualquier asonada. En combate, tomaba posición en cubierta para repeler los abordajes y atacar a los tiradores emboscados en las cofas.

Las vestimentas de la tripulación no estaban sujetas, en la época, a ninguna regla definida, y era la necesidad más que las ordenanzas la que hacía que llevaran generalmente camisas de tela listada y calzones de lona o lienzo fuerte, estrechos en la cintura y pierna, y anchos en el tobillo. Otros dos rasgos característicos eran los chalecos floreados y el famoso "rabo de cerdo" (trenza de cabello que se embreaba, y que la moda impuso cada vez más largo); en tiempos de Nelson llegaba casi hasta la cintura, lo cual dio origen al cuello marinero, destinado a proteger la ropa de la espesa capa de brea.

Los oficiales de la Marina británica se reclutaban entre muchachos que entraban desde muy jóvenes como aprendices en los navíos del rey, en su mayoría con una marcada vocación, consecuencias de ese íntimo contacto que tiene Inglaterra con el mar. Muchas veces se afirmó que un sector importante estaba representado por personas que buscaban un refugio a bordo para huir de deudas o de otras faltas, pero se ha exagerado en cuanto a su significación numérica.

Sus orígenes en cambio eran muy disímiles. Mientras Saumarez era hijo de una familia normanda y Parker descendiente de nobles, el padre de Nelson era párroco rural, el de Pellew patrón de un pequeño buque costero y el de Wescott, panadero. Pero esto no tenía ninguna importancia a bordo, los ascensos y recompensas llegaban iguales para todos los que sabían demostrar sus cualidades en acción, sin que pesaran abolengos.

Hemos hablado de la edad increíblemente temprana de ingreso en este servicio. Muchos entraban a los 10 años; Parker, Blackwood, Berry y Louis a los 11; Hardy y Nelson a los 12; Jervis a los 13. Comenzaba entonces un duro período para estos jóvenes que llegaban a veces de la confortable vida de sus hogares y se encontraban de pronto en buques repletos de gente díscola y mal hablada, mal ventilados, agitados por las olas y regidos por una disciplina sin contemplaciones.

La cámara de guardiamarinas estaba en un entrepuente o sollado que lo era todo para ellos. En un rincón estaban los baúles con sus escasas pertenencias; una tosca mesa rebatible les servía para las comidas y los estudios; y durante la noche colgaban los coyes en ese espacio que no sobrepasaba el metro ochenta de altura.

En combate, este precario orden se desbarataba más aún. Se arrinconaban los baúles, biombos, coyes, útiles e instrumentos, y el sollado se transformaba en un hospital a donde eran transportados los heridos y en cuya mesa trabajaban penosamente los cirujanos.

Al terminar esa preparación, se llegaba a oficial, co nlo que la futura carrera quedaba subordinada sólo a los méritos personales y la buena o mala fortuna. Un combate exitoso no sólo significaba el aliciente económico del valor de las presas, sino que valía una recomendación al almirantazgo para futuras promociones. Una derrota, en cambio, podía valer una corte marcial, que procedía sin contemplaciones cuando estimaba que no se había hecho más que lo necesario...

Mientras duraba la guerra del momento, la situación era todavía aceptable. Había paga completa, esperanzas de derechos de presas, alimentación (mala, pero comida al fin) y una actividad definida. Pero al firmarse una paz nueva, esto cesaba como por encanto, la Marina se paralizaba en su casi totalidad (salvo los contramaestres, carpinteros, cabos de cañón, etc.). Entre los oficiales el asunto era aún más grave, pues la masa (o sea los tenientes y guardiamarinas) se iba a la calle sin sueldo, algunos capitanes quedaban a media paga, y sólo un pequeño grupo de jefes quedaba para atender el patrullaje y los servicios más indispensables.

¿Qué podía hacer un profesional que desde muy temprana edad sólo había conocido las tecas de las naves? Muchos emigraban a Rusia o América; otros, más acomodados, podían irse a sus casas por un tiempo; pero la mayor parte deambulaba por los puertos en espera de una emergencia guerrera, o buscando trabajo en la marina comercial. Esta situación, a veces larga y desesperada, acababa cuando una patrulla de enganche venía a dar a los marinos la noticia de que una nueva guerra estallaba, y que debían reincorporarse a sus naves.

Es de imaginar que esta "conscripción ocasional" debía molestar profundamente al espíritu de orden de Napoleón. Por ello, el emperador se había apartado en esto de las costumbres imperantes en la Marina de su tiempo. Su intención era afectar a los navíos dotaciones permanentes y fuertemente militarizadas. En 1808, creaba 50 batallones de la Marina Imperial, y 25 Batallones de Flotilla. A partir de 1811, a cada regimiento del ejército le fue asignado un navío, al que debía enviar una compañía llamada "de guarnición", para tener hombres capaces de combatir, como lo dice el almirante Ortoli, tanto sobre tierra como sobre el mar. "Darles un uniforme (prosigue el autor citado), reglamentarlos, hacerles realizar ejercicios, era -según creía- el modo de lograrlo. La falta de tripulaciones dignas de este nombre condenaba a nuestras fuerzas a una pasividad cuyos efectos estaban lejos de ser compensados por algunos hechos de armas aislados y notables".

Con estos medios, en este ambiente, debía hilarse la política oceánica de las grandes potencias. Los instrumentos esperaban que una u otra se dispusieran a tocarlos; para ello era necesario un hombre de genio. Napoleón ejerció el suyo en Europa, donde era su propio ministro de guerra; pero no podría realizar su deseo de hacer lo propio en el Atlántico. Allí, sería el "Napoleón del Mar", Horacio Nelson, quien impondría sin objeciones la política de su país.

Nacido en Burnam Thorpe (Norfolk) en 1758, sexto hijo de una familia que llegó a tener once, todo desde su infancia parecía alejarlo del mar. De salud delicada, sufría fiebres intermitentes durante sus primeros años; soportaba mareos intensos, que se agravaban en el mar y que en ocasiones lo dejaban inútil por espacios prolongados. Más adelante, la disentería y el paludismo, enfermedades frecuentes a bordo por entonces, lo atormentarían también, lo cual, unido a las múltiples heridas que lo habían dejado manco y le habían significado la pérdida de un ojo, hacía de él un personaje de quien no se creería que estuviera destinado a grandes comandos y gloriosos destinos.

Sin embargo, su naturaleza decidida era más fuerte que sus flaquezas físicas. Apenas supo que su tío, el capitán Suckling, había sido designado para mandar el "Raisonnable", de 64 cañones, solicitó permiso para embarcarse con él. Su padre, cuya numerosa prole era fuente de problemas económicos, dio su consenti-

miento; y ante la objeción elevada por Suckling, su cuñado, sobre la debilidad del niño, respondió: "Que vaya; y si una bala de cañón le lleva la cabeza, por lo menos habrá resuelto su porvenir".

Bajo estos magros auspicios comenzaba su carrera marina. A los 15 años, tomaba parte en la expedición del "Carcass" al Polo Norte, misión llena de dificultades y riesgos. Al regreso, se embarcaba en el "Seahorse" rumbo al golfo de Bengala; pero en estas latitudes no tardaría en contraer la disentería y el paludismo, debiendo ser urgentemente devuelto a Inglaterra. Al recuperarse, se encontró con la agradable sorpresa de su nombramiento como teniente.

Como teniente viajó al Caribe donde obtuvo su primer mando, en el bergantín "Badger"; y pese a no entrar aún en combate, no perdió ocasión de mostrar su arrojo personal. Capitán a los 21 años, participó en la expedición a Nicaragua, combatiendo con denuedo en esa comisión desastrosa para la Corona; pero no tardó en contraer la fiebre tifoidea, debiendo ser retirado de la línea de combate. Apenas repuesto, retomaba su puesto a bordo, para ser inmediatamente retirado de él, víctima del azote de las tripulaciones de entonces; el escorbuto.

Cuando fue nombrado capitán del "Boreas", hacía cinco años que tenía mando; y pese a sus períodos de convalecencia había estado siempre en el mar. El Almirantazgo reconocía en él no sólo a un soldado cabal, sino a un jefe hábil para tratar con los corsarios y con los gobernadores coloniales, cuyos intereses creados eran causa de frecuentes dificultades a los marinos ingleses que ponían proa a las Antillas.

La paz vino a detener la carrera del capitán Nelson. Fueron cuatro años de desasosegado reposo en el campo, que acabaron con el estallido de la Revolución Francesa. En 1793, el almirante Hood le confiaba el mando de una flota en el Mediterráneo.

Sigue para Nelson un período de intensa actividad; en un desembarco en Córcega, consecutivo al sitio de Calvi, una bala rebota en el suelo y la nube de arena levantada le afectará el ojo derecho, perdiendo totalmente la visión del mismo (no se le extrajo el globo ocular, como siempre se ha creído). Repuesto de su lesión, al mando del "Agamenon", demostró varias veces su capacidad combativa y su ardor en la lucha, llegando ocasionalmente a disgustarse con alguno de sus superiores cuando se ordenaba cesar la persecución.

En 1795, el mando de la flota del Mediterráneo es entregado al almirante Jervis, hombre partidario de la disciplina de antigua escuela, persuadido de que ella era la que llevaba al máximo desarrollo del poder combativo. Nelson, en cambio, lograba eso mismo con una dosis de humanidad y buen trato, logro sólo alcanzado por algunos escasos conductores de hombres que, junto con el conocimiento de los defectos y aspiraciones de su personal, poseían una aureola de prestigio por su habilidad táctica y su coraje sin límites.

Se llega así a la acción de San Vicente, en que Nelson combatió ya con la insignia de comodoro y en la cual su brillante acción que cortó la línea de retirada a los españoles contribuyó con creces a la victoria; en lo personal, la captura de los navíos "San Nicolás" y "San José", debía alcanzarle un respeto inigualado por parte de sus subalternos, y la nominación como Caballero de la Orden del Baño.

Poco después se planeaba el asalto a Tenerife, fracaso aislado en que Nelson perdería el brazo derecho, destrozado por una bala de arcabuz. Sin anestesia alguna, era operado tres días más tarde, en medio de los dolores que es de imaginar. Y apenas recuperado, se daba a la tarea de rastrillar el Mediterráneo en busca de la flota que debía transportar a Napoleón a Egipto. Debía encontrarla, demasiado tarde, cuando ya las tropas francesas hubieran desembarcado en Abukir.

Sin perder tiempo, coloca entre dos fuegos a los franceses, concentrando su fuego en los principales navíos; poco tiempo después, la victoria no presentaba ninguna duda. Pero Nelson había sido herido en la frente, incisión que sin revestir gravedad era por lo menos bastante dolorosa. Recibió como regalo un trozo del trinquete del buque francés "L'Orient", y con esta madera mandó confeccionar un ataúd, en que sería enterrado más tarde en la catedral de St. Paul.

A principios de 1801 asciende a Vicealmirante, y va a combatir al Báltico a las órdenes de sir Hyde Parker; allí se destaca en la batalla de Copenhague; en esa ocasión, con su decisión característica, se desentendió de la orden de cesar e fuego diciendo: "No veo la señal". Es de notar que ese hecho era lógica consecuen cia de que Nelson estaba aplicando el catalejo en su ojo muerto...

La paz subsiguiente duró hasta 1803, y al reiniciarse las hostilidades bloqueó Tolón durante 18 largos meses, sin tener que enfrentar flaqueos ni motines, exalta das las dotaciones por la presencia en e mando de un hombre que ya era leyenda en los fastos de la Marina británica.

Se reponía en Inglaterra de la suma de sus heridas y enfermedades cuando fue llamado urgentemente a tomar el mando de la escuadra del Mediterráneo. En la misma noche se trasladó a Portsmouth, y en medio de un impresionante entusiasmo popular, izó su insignia de mando en e "Victoria", emblema que tremola en e palo mayor hasta el día de hoy.

El comandante del Mediterráneo iba sin embargo a librar su gran batalla en el Atlántico. A poca distancia —es verdad— del estrecho que separan ambos mares, pero por cierto al norte y al oeste del mismo, frente al cabo Trafalgar, cerca de Cádiz.

El 21 de octubre de 1805, al rayar el alba, las fragatas de exploración avistaron a la flota aliada franco-española. Nelson, vestido de gala en la cubierta de su buque insignia, dio la histórica señal: "Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber". No era un calco de las elocuentes y encendidas proclamas de Napoleón, pero tampoco éste debía sujetarse a la lacónica brevedad impuesta por los rudimentarios medios de comunicación entre los distintos buques de la escuadra...

Los planes de batalla habían sido discutidos con anterioridad. "Rodney, en Les Saintes, cortó la línea francesa en un punto; yo la cortaré en dos". Apenas dada la señal, la tremenda unidad de combate, la fuerte preparación se hicieron sentir: las dos columnas de naves cayeron como rayos sobre la fluctuante línea franco-española.

Ya los buques a tiro de cañón, la acción se hizo más confusa, se mezclaban los buques en fieros abordajes, y el fuego barría las cubiertas. Nelson recorría el buque en medio de este infierno, cuando cayó mortalmente herido. Nada pudieron hacer los cirujanos, y el bravo almirante debió soportar una larga agonía, en que a través de sus agudos dolores, seguía el curso de la acción, interrogando al capitán de banderas Hardy, que se encontraba junto a él en el momento de caer herido. Escuchaba los hurras que señalaban que un nuevo buque aliado se rendía: diez, quince, su número aumentaba permanentemente. Tres horas después de recibir el fatal impacto, expiraba; sus últimas palabras reflejan detrás del héroe al jefe responsable y conocedor de los elementos con que trabaja: ordena a Collingwood que fondee, pues el mal tiempo se acerca y pueden peligrar los buques seriamente averiados en el recio combate.

Así terminó la azarosa y variada vida de este ilustre marino que en Trafalgar marcó un jalón decisivo en la historia del siglo XIX. y que resolvió cuál sería la parte de su patria en ese duelo que libraba con Francia: Napoleón triunfaba incontestablemente en Europa, al punto de hacer exclamar al ministro Pitt que el mapa de Europa podría enrollarse por años. Pero Inglaterra se quedaba con el Atlántico y (¿por qué no?) con el Mediterráneo, el Pacífico, el Indico... La experiencia británica debía demostrar en lo sucesivo que si las aguas no son buenas para ser aradas, son por lo menos muy aptas para construir un inmenso imperio colonial. Por otra parte, la tradición de la Real Armada Británica debía mantenerse incólume. para brillar con desusado vigor nuevamente en las dos Guerras Mundiales, donde su valor y estoicismo resultarían decisivos, no menos que su preparación náutica y su dominio práctico y efectivo de la estrategia marina.

Esa misma tradición llegó a Sudamérica en los albores de la independencia, traída por un selecto grupo de capitanes que, alistados en la causa nacional, combatieron y murieron por la libertad de nuestros países. Y también (no seríamos justos si no lo dijéramos) un contingente de marinos franceses que no podían encontrar ya colocación en su patria vino también a estas tierras a ofrecer el concurso de su valor y de su ciencia.

Tanto en la Argentina como en Chile, dieron claras muestras de su calidad humana, y su audacia y su experiencia fueron una escuela de un valor inmenso. Las
primeras escuadras nacionales de Chile y
de Argentina representan el contacto efectivo de dos pueblos con el océano inmenso, duro y pródigo; con el campo que desde entonces podría haber sido el centro
de las actividades de dos jóvenes repúblicas.

Este imperativo geográfico nunca podrá olvidarse, so pena de renunciar a todo propósito de grandeza y desarrollo.

De Revista "Estudios Históricos".

Edit. "Francisco de Aguirre", Bs. Aires.

