

no fué por esta causa por la que se le dió muerte (1), sino por su gran amor a la libertad. Su objetivo no era desertar de la Iglesia, sino estrechar los vínculos de la libertad y de la religión, restaurando a ambas en sus verdaderos principios. Por esto fué por lo que padeció su martirio; por esto por lo que dió su vida por su Dios y por su patria. Cuando las reformas que pedía insistentemente hayan progresado hasta llegar a ser una realidad en los hechos, habrá alcanzado el cristianismo su verdadera y completo desarrollo, e Italia podrá estar nuevamente a la cabeza de una civilización renovada.

Florenzia es una de las ciudades más memorables. Ha sido residencia de grandes pensadores, de grandes poetas y de grandes artistas, del Dante, Galileo, Leonardo de Vinci, Miguel Ángel, Rafael (2) Donatello, Lucas della Robbiá, Maquiavelo y muchos hombres ilustres. Encuéntrase allí «la estatua que canta al mundo», las gloriosas obras de los más grandes pintores de Italia, el observatorio de Galileo, el lugar en que nació Dante, el lugar en que nació Lorenzo de Médicis, el hogar y la tumba de Miguel Ángel.

Mas tal vez los más interesantes sitios de Florenzia son el *Duomo*, en el cual predicaba Savonarola con elocuencia apasionada; el convento de San Marcos, en donde vivió su vida de pobreza, de devoción y de estudio, y el Palazzo della Signoría, donde fué puesto en manos de tiranos, y murió con la muerte de un mártir. En el convento de San Marcos podéis ver la reducida celda en que vivió, la Biblia en que leía y de la cual predicaba desde el púlpito, una pequeña Biblia de mano; sus márgenes hallaban cubiertas de innumerables notas autógrafas, en una letra tan pequeña que casi es imposible poderlas leer sin la ayuda de un microscopio. Todo esto se puede ver, así como su retrato, sus manuscritos, sus emblemas de devoción y otros muchos recuerdos de gran interés.

Hace ya mucho tiempo que Italia ha revocado el destino del Dante de Florenzia, y lo ha censurado, levantando estatua a su memoria en todas las grandes ciudades. ¿Por qué no ha podido hacer justicia de igual modo a Savonarola, el patriótico mártir, y erigirle un monumento que sirva de ejemplo para tiempos futuros? El sitio está allí, la plaza del Palazzo Vecchio, donde con tanto valor entregó su vida por la causa de la libertad religiosa y de la libertad humana.

(1) Verdaderamente, Savonarola era más católico que los mismos católicos. Uno de los cargos que más a menudo hacía contra los sacerdotes, era la falta de fe en la resurrección.

(2) Nacido en una dependencia de Florenzia.

CAPITULO VII

EL MARINO

England, bound in with the triumphant sea,
Whose rocky shore beats back the curious surge
Of watery Neptune.—FALCONER (1).

But oh! thou glorious and beautiful sea,
There is health and joy and blessing in thee:
Solemnly, weedy, I hear thy voice,
Bidding me weep and yet rejoice—
Weep for the loved ones buried beneath,
Rejoice in Him who has conquered death.

CAPTAIN HARE, of the *Eurydice* (2).

In the bow of the boat is the gift of another
world. Without it, what prison would be so strong
as that white and wailing sea? But the nails that
fasten together the planks of the boat's bows are
the rivets of the fellowship of the world. Their
iron does more than draw lightning out of heaven
it leads love round the earth.—RUSKIN (3).

El mar ha criado a los hombres más animosos. Los peligros de la vida de marino educan a los hombres en el valor; y no tan sólo en el valor sino también en el sentimiento profundo del deber. La vida del marino es vida de paciencia, de actividad y de vigilancia. Está llena de cuidados y de responsabilidades. No es como la vida en tierra, donde el hombre, después que su trabajo del día ha concluido, se puede ir a su cama a dormir sin temor.

El marino tiene que estar en continua vigilancia, tanto de noche como de día. En un viaje largo puede el piloto descansar tranquilamente en su camarote cuando los vientos son suaves y las aguas están tranquilas. Pero es vigilante y activo cuando se levanta la tempestad y se pone tumultuoso el mar. Las velas tienen que ser rizadas, o el buque tiene que hacerse correr. Puede ser de noche. El marino ha de subir para recoger un rizo. Va

(1) Inglaterra, rodeada por el triunfante mar, cuyas rocallosas costas reflejan las curiosas olas del acuoso Neptuno.—FALCONER.

(2) Mas, en ti ¡oh glorioso y bello mar! hay salud, y alegría, y bendición; oigo tu voz, solemne y dulce, invitándome a llorar, y a regocijarme: llorar por los seres queridos que yacen en las profundidades, regocijarme en Aquel que ha triunfado de la muerte.—CAPITÁN HARE, del *Eurydice*.

(3) En la proa del barco está el don de otro mundo. Sin eso, ¿qué prisión sería tan fuerte como ese mar blanco y sollozante? Mas, en los clavos que unen las tablas de la proa del barco, están los remaches de la asociación del mundo. Sus hierros hacen algo más que atraer los rayos del cielo: conducen el amor en torno de la tierra. RUSKIN.

solo y con riesgo de su vida. Puede ser arrebatado por la fuerza del viento, puede ser arrojado a causa de un sacudimiento brusco del buque producido por el choque violento del mar; su caída es oída en medio de la tormenta y obscuridad de la noche. Mas el buque sigue como antes. Cuando el primer hombre fué a la mar, en un bote abierto, y fuera del alcance de la vista, debe haberse espantado de sus nuevas condiciones. Nada en torno suyo, sobre él el firmamento, debajo de él el mar, solamente una tabla entre él y la muerte. ¡Qué nuevo sentimiento de responsabilidad y de valor debe haber experimentado ese nuevo marino! Hasta para los mismos que se hallan en tierra es un gran maestro. Decía el doctor Arnold que nada despierta tanto el carácter de un niño inteligente como la vista del mar. Cuando era niño el doctor Channing pasaba mucha parte de su tiempo a orillas del mar en Newport. Después dijo: «Ningún sitio sobre la tierra me ha ayudado más para formarme que esa costa.»

Algunos consideran el mar como un gran desierto de agua. Para él que contempla el mar desde la cumbre de una colina, le parece ilimitado. No hay más que agua, a la derecha y a la izquierda. Si hace buen tiempo, llegan suavemente las olas a lamernos nuestros pies hasta la arena de la playa. Después se encrespa y encrespa; y llega desatinadamente, con sus enormes olas agitadas, que se estrellan espumosas en la ribera. Unas veces está tranquilo, otras se enfurece y aúlla cual pantera. A nada respeta el mar. Hace añicos al buque contra las ásperas rocas, y duerme después entre misteriosa neblina. «Hay pesadumbre en el mar—dijo Jeremías—, jamás está en reposo.» Ahoga a la humanidad y al tiempo. Pertenece a la eternidad. Exhala su grito de dolor que dura eternamente.

Pero el Océano tiene una conexión íntima con el progreso de la humanidad. ¿Por qué sobresale Inglaterra entre todas las naciones en el cuidado que tiene por todos aquellos que se hallan en el mar? Consiste en que somos una nación de marinos; y a causa de eso somos también un pueblo comercial. Desde los pescadores de nuestras costas, que nos traen nuestra constante provisión de pescado, hasta los colosales buques de vapor que van a América, a China, a la India y a los puertos del continente, para traernos nuestras provisiones diarias para las comodidades y necesidades de la vida, debemos mucha parte de ello a nuestros marinos. Sin el mar que nos rodea, quizá nunca habríamos sido una gran nación, o a lo menos una nación libre y grande.

El profundo canal marítimo que está entre nosotros y el continente ha hecho de este país un refugio para los perseguidos en todos los demás. Hace doscientos años que a causa de la revocación del Edicto de Nantes, hicimos nuestros a los mejores hom-

bres comerciales de Francia; y nuestra actual supremacía en el comercio es debida en mucha parte a las lecciones de industria y fabricación que aprendimos de los refugiados franceses. El comercio es lo que mantiene nuestra marina; el comercio quien trae el pan a nuestras costas. No sólo eso, sino que el comercio tiende también a civilizar al mundo.

En una conferencia que dió sir Samuel Baker en Liverpool, manifestó que únicamente el comercio con las naciones de África probaría ser el mejor medio de las misiones para obrar. Los indígenas que fuesen hombres de sentido común, atenderían a aquello que sabían que redundaría en provecho de su posición. Nada podía beneficiar tanto a los salvajes como la introducción del comercio, que propendería a estimular su energía para producir en su misma tierra lo que la tierra fuese capaz de producir; y para cambiar su producto por diversas comodidades, que al presente eran desconocidas, pero que cuando se las conociera se convertirían en necesidades, lo cual aumentaría sus demandas (1).

Pertenece a los marinos el descubrimiento de todos los países nuevos, desde Colón hasta el capitán Cook. Créese que fueron los irlandeses quienes primero descubrieron la América del Norte, pero no fundaron allí establecimientos. Después de Colón fueron los portugueses y los holandeses los más grandes descubridores. Fernando Magallanes fué el primero que dió la vuelta al mundo. Sólo contaba veinte años cuando Colón descubrió la América. Su primer viaje fué a África y a las Indias. El segundo que hizo fué a la América del Sud. Navegó a lo largo de las costas de Guinea y del Brasil, llegando a la bahía de Río Janeiro. Se encaminó hacia el Sud y descubrió el estrecho de Magallanes, desde el cual se dirigió al Pacífico.

(1) En otra ocasión dijo sir Samuel Baker: «Como viajeros tenemos que cumplir un deber, un deber del que podría decirse que corresponde a Inglaterra. No era únicamente que penetraran en países desconocidos, sino que debían regresar con conocimientos que fuesen de valor comercial para su país. Siempre había observado que por grandes que fuesen los trabajos y molestias que se dicta un viajero, caerían en absoluto de valor sus exploraciones, a no ser que hubiera algún producto natural del país que había recorrido, que pudiera tener algún valor comercial, de modo que sus pasos, que eran los primeros pasos, pudieran con seguridad ser seguidos por empresas comerciales. Bien podrían enorgullecerse de la parte que había tomado Inglaterra en los últimos siglos—por lo menos desde el reinado de Isabel—, en civilizar al mundo. El nuevo mundo de América había sido poblado en su mayor parte por ingleses; lo mismo lo había sido Australia; y era digno de observarse el enorme ensanche de comunidades que hablaban inglés en diversas partes del mundo. Esos eran los resultados más bien de la empresa comercial, que de los descubrimientos de los viajeros, y ellos auguraban cómo podrían civilizarse gradualmente países hasta entonces bárbaros. Los viajeros y descubridores más grandes fueron los portugueses y los holandeses; pero fué gracias a la empresa comercial especialmente para la humanidad, y él había regresado a su país perfectamente convencido, después de lo poco que había hecho, de que si Inglaterra se ocupaba en el desarrollo de los recursos del África central, llegaría el día, y no estaba muy lejano, en que los pueblos hasta ahora habitados solamente por tribus salvajes, serían llevados gradualmente al gremio de la civilización; y esto se haría sencillamente por medio del comercio.»

Los holandeses han sido también grandes aventureros en los descubrimientos. Fueron los primeros, al mando de Barentz, que desafiaron los peligros del cabo del Norte, cuando trataban de encontrar un camino para Cathay. Su solo resultado fué el descubrimiento de la isla de Nueva Zembla. Los navegantes holandeses se dirigieron hacia el Sud, y descubrieron la Australia (Nueva Holanda), la tierra de Van Diemen y las islas del mar de Malasia.

El descubrimiento realizado por Vasco de Gama del camino de la India por el cabo de Buena Esperanza, constituyó una gran época en la historia del comercio. Enseñó a las naciones de Occidente el camino marítimo hacia el lejano Oriente. Este descubrimiento se lo atribuyen igualmente los holandeses. Alegan que los hermanos Houtman fueron los primeros que llegaron a las Indias por el Cabo; que allí establecieron los fundamentos de ese gran monopolio, la compañía holandesa de la India, de la cual sacó la pequeña República de Holanda tanto poder material en buques, colonias y comercio.

Los ingleses no eran todavía un pueblo comercial. El tráfico había cambiado hacia el Oeste, pero no había llegado a Inglaterra. Este país sólo producía las primeras materias. Hasta la lana inglesa era enviada a Bélgica para ser hilada y tejida en paño. Había muchos marinos en Inglaterra, pero no tenían empleo en buques de navegación de altura, porque no había comercio. No obstante, eran muy belicosos. Cuando no había pendiente una guerra extranjera, salían al mar para pelear entre ellos. Los vecinos puertos de mar de Lowestoft y de Yarmouth estaban a menudo en guerra. De vez en cuando no dejaban también de cometer piraterías. Se aventuraban al mar y se apoderaban de los buques que pasaban por sus puertos.

Hasta los tiempos de Isabel, no produjo Inglaterra una raza de grandes navegantes. Todos conocen la historia de Drake, Raleigh, Hawkins y los héroes marítimos de los primeros tiempos. Se daban a la vela para mares ignorados, como quien dice, a ciegas, sobre sus buques, verdaderas cáscaras de nuez, andando allí a tientas, buscando los países nuevos que en lo futuro se transformarían en hogares de sus descendientes. España e Inglaterra estaban en guerra, y los ingleses tuvieron con sus enemigos muchos combates reñidos por mar y por tierra. De ese modo se formó y disciplinó una hueste valiente de marinos, de que Inglaterra estaba tan necesitada, cuando España, la más poderosa de las naciones europeas, se lanzó contra ella con su Armada Invencible. Fué ésa una de las mayores luchas que ofrece la Historia, realizada por el país, la religión, el honor y la independencia.

Sir Francisco Drake es uno de los héroes navales que están principalmente en primera línea en los anales de la época. Dice Motley de él, que fué una de las grandes figuras del siglo xvi. Drake era todo un marino. Su origen fué de humilde condición. Entró como grumete a bordo de un pequeño lugre, en el cual aprendió a navegar. Al morir el patrón de la embarcación se la legó al grumete. Después de algún tiempo de navegar por las costas, en los angostos mares, arriesgó sus ahorros, penosamente ganados, en un viaje con el almirante Hawkins. Fué capturado por los españoles, y difícilmente salvó la vida. Sus expediciones posteriores contra los españoles alcanzaron un éxito completo.

El rey de España embargó todos los buques, personas y propiedades inglesas existentes en los puertos de España. Drake se hizo a la mar con seis buques armados, y tomó a Santo Domingo, Cartagena y San Agustín. Felipe II se hallaba preparando entonces el armamento más grande que podían poner a flote sobre el mar las marinas unidas de España y Portugal, de Nápoles y Sicilia, de Génova y Venecia, para acabar con la herejía de Inglaterra. Roma bendijo la empresa. En diversos idiomas se habían oído profecías, de que el año 1588 sería «el más fatal y ominoso para todos los Estados»; y ahora se vió que Inglaterra constituía el objetivo de esta grande empresa marítima. A pesar de esto no desmayó Inglaterra. Toda la colectividad se unió como un solo cuerpo y un alma. Atrajo a los hombres de todos los partidos, lo mismo a los protestantes que a los católicos. Shakespeare vivía en ese tiempo, y escribió sobre el audaz intento contra la libertad inglesa:

Come the three corners of the world in arms,
And we shall shock them: nought shall make us rue,
If England to herself do rest but true (1).

Drake decidió dar un golpe en el corazón del proyecto de España. Se dió a la vela desde Plymouth con cuatro buques de la reina y veinticuatro proporcionados por los comerciantes de Londres. En los comienzos de abril de 1587, entró la escuadra inglesa en el puerto de Cádiz y cayó sobre los buques españoles destinados a la invasión de Inglaterra. Varios de ellos eran del tamaño mayor que entonces se conocía. Uno era de 1,500 toneladas, otro de 1,200 y varios de 1,000 y de 800 toneladas. Drake destruyó 10,000 toneladas de navíos o bajeles con su carga. Prosiguió esta tarea durante dos noches y un día, echando a pique, tomando al abordaje, descargando y quemando los navíos de

(1) Yengan de los tres ángulos de la tierra en armas, y los contendremos: nada nos hará cejar, si los ingleses permanecen fieles a sí mismos.

guerra españoles. Antes de retirarse ardían ciento cincuenta fuegos lanzando llamaradas vivísimas de luz sobre las murallas fuertes de Cádiz.

A su vuelta a Inglaterra capturó y destruyó Drake otros buques más, tomando parte de sus cargamentos y haciendo prisioneros a sus tripulaciones. Igualmente capturó una gran cañaca española con un cargamento de extraordinario valor. También se la llevó a Inglaterra. Declaró que había hecho poco, advirtió al gobierno respecto de la enorme fuerza y grandes preparativos de España. «Muy en breve—dijo—habría en mar cuarenta mil hombres, bien equipados y provistos», y que Inglaterra no podía ser demasiado enérgica en sus medidas de resistencia.

Felipe hizo cuanto le fué posible para que su armada fuera invencible. Había gastado cerca de cincuenta mil ducados en la escuadra. El Papa le prestó mil ducados. A parte de lo que había gastado, tenía en reserva dos millones de ducados. Consistía la armada en ciento treinta y seis buques. Eran, con mucho, los más grandes que se habían construido hasta entonces. Contaban treinta mil infantes y marinos españoles, dos mil esclavos, remeros de galera, para que remasen en los buques cuando el viento faltara, y doscientos noventa monjes, sacerdotes y frailes de la Inquisición. A más de este gran ejército, había en los Países Bajos Españoles, unos treinta mil hombres de tropas prontas para embarcarse a una señal dada, e ir en ayuda de las tropas de la Armada. Tal era la fuerza que tenían que combatir los marinos ingleses. Antes de darse a la vela la Armada, publicó el Papa Sixto V. una bula en la que acusaba a Isabel de ilegítima usurpadora, y confería solemnemente su reino a Felipe, con el título de defensor de la fe cristiana «para tenerlo y mantenerlo como tributario y feudatario de Roma». Todo se hallaba ya pronto para la conquista de Inglaterra, y la Armada Invencible se dio a la vela.

Los primeros buques fueron avistados desde Lizard el 22 de julio de 1588. Hacía tiempo que se les aguardaba. Las fogatas de señal ardían desde Lizard hasta Falmouth, Dodman Point, Green Head y Rame Head. Cuando llegó a Plymouth la noticia de que el enemigo estaba a la vista, se encontraba Drake jugando una partida de bochas con sus compañeros; pero antes que comenzara la noche habían salido del puerto de Plymouth sesenta de los mejores buques ingleses para ir al encuentro del enemigo. Llegaron al Canal Inglés, y hasta el día siguiente no vieron los grandes buques españoles a través de la espesa niebla. Pasó el día, y se encontraron.

Los jefes ingleses eran Drake, Hawkins y Frobisher:

excelente marinos, sufridos, diestros y de valor probado. Habían desafiado el peligro bajo todas sus formas, y estaban prontos para soportarlo todo a favor de su país. Lograron situarse a barlovento y cañonaron al enemigo, poniéndose a voluntad fuera del alcance de sus fuegos. Los buques ingleses, manejados fácilmente, navegaban una vez y otra alrededor de los galeones pesados, arrojándoles sus proyectiles al pasar. Los españoles querían empeñar un combate general, pero los ingleses lo evitaban. Se limitaban a no separarse de ellos, siguiéndoles de cerca. El combate siguió en el litoral pasando por Plymouth, de donde salieron botes con refuerzos que se unían a los buques ingleses. Cuando llegó la noche fueron encendidas las fogatas de señal, de modo que se pudiera saber siempre en qué parte seguía el combate. Los españoles chocaron entre sí, y uno de sus buques fué volado por un flamenco. Otro de sus barcos de la retaguardia que se había desmantelado, fué cañoneado por Frobisher y Hawkins hasta la mañana siguiente en que se rindió a *La Venganza*, mandada por Drake.

El pueblo desde tierra contemplaba con anhelosa ansiedad a la Armada cuando, seguida por la escuadra inglesa, continuaba peleando a lo largo de la costa de Devon y Dorset. De todos los pequeños puertos por los que pasaban, Dartmouth, Teignmouth, Lyme y Weymouth, salían botes cargados con hombres y provisiones, y pequeños buques, en su mayor parte pertenecientes al comercio, para tomar parte en la lucha. La Armada llegó a la bahía, entre Portland Bill y St. Alban's Head cuando el viento cambió al Nordeste, y dió a los españoles el barlovento. Los ingleses hicieron un bordo mar afuera, y muy pronto fueron asaltados por los españoles, quienes cayeron sobre ellos. Buque tras buque emprendió el combate, pero los españoles no pudieron ni por un instante estrechar o abordar a sus adversarios, que siempre atacaban y huían. Y así subió a lo largo de la costa el estampido del cañón. Un combate tras otro, pero nada decisivo todavía.

La Armada pasó la isla de Wight en marcha para las radas de Calais. Los ingleses, que habían recibido de tierra hombres y municiones, los seguían lentamente. Esperaban unirse con lord Enrique Seymour y su escuadrilla de diez y seis buques, que estaban entre Dungeness y Folkestone. Cuando tuvo lugar la unión, se escaminó a Calais la escuadrilla inglesa, donde se encontró a la Armada española, formada en semicírculo y fondeada. Estaba aguardando a los treinta mil veteranos armados de los Países Bajos. El general español más grande, Alejandro Farnesio, iba a conducir a todo el ejército español en su marcha victoriosa a la capital de Inglaterra. Pero la Armada esperó en

el oro a puerto seguro. Las escuadras se encontraron, seis buques ingleses contra cincuenta y tres españoles. Tal era la superioridad de estos últimos, que cinco de los buques ingleses, bajo el mando de lord Howard, fueron obligados a ceder. Sir Ricardo Grenville permaneció en *La Venganza*, el viejo buque en que Francisco Drake había combatido con la Armada más arriba del Canal Inglés. No quiso cejar. Resistió a toda la escuadra española.

Tenía consigo tan sólo cien hombres, pero cada uno de ellos era tan valiente como él. Durante doce horas arrojaron sus balizas los españoles sobre el sentenciado buque. Lo abordaron quince veces, y fueron rechazados con valor decidido. Sir Ricardo fue herido dos veces. Le llevaron abajo, y recibió otra herida en la cabeza, en tanto que el cirujano que lo estaba vendando fué muerto a su lado. Estando impedido así, aconsejó que el buque fuera echado a pique antes que rendirse; pero la mayor parte de la tripulación se opuso a ello, y *La Venganza* arrió; único buque tomado hasta entonces por los españoles. Pero se hallaba tan horriblemente destrozado por los proyectiles que habían penetrado por todas partes, que no pudo ser mantenido a flote, y a los dos días se fué a pique.

La muerte del héroe fué tan noble como su vida. «Aquí dijo—, yo, Ricardo Grenville, muero con ánimo alegre y tranquilo, porque concluyo mi vida como debe hacerlo un verdadero militar, luchando por su país, por la reina, por la religión y por el honor; sepárase contenta mi alma del cuerpo, dejando tras de sí la fama duradera de haberse conducido como debe hacerlo todo soldado valiente.» Y así acabó el valeroso sir Ricardo Grenville.

Generalmente andan juntos el poder y el comercio. Cuando un país pierde su comercio pierde asimismo su poder. El poder depende del otro. El primer estado comercial de los tiempos modernos era Venecia. Vemos los restos de ello en los soberbios palacios a lo largo del Gran Canal, a pesar de que ahora está en pobreza aquella gran ciudad. Después de la batalla de Lepanto se fué el comercio más hacia el Oeste. Génova llegó a ser enteramente el centro del comercio en el Sud, y en el Norte las ciudades anseáticas de Alemania. Bélgica, aunque pequeña en extensión, era uno de los países más productores de Europa, ya cuando Holanda apenas acababa de arrastrarse fuera del cieno del Rin.

Mas el terrorismo de Alba, durante el reinado de Felipe II, destruyó el comercio de Bélgica. España, por tanto tiempo el centro del Nuevo Mundo, de Alemania, Italia y de los Países Bajos, hizo el juguete de Europa. Holanda la acosó, y puso en fuga sus buques. Holanda se hizo el gran emporio del comercio del mundo, mientras que el tráfico de España decaía incesantemente,

te, hasta que llegó a ser el empobrecido país que ahora vemos.

El comercio de Inglaterra siguió al de Holanda. Las dos eran naciones de marinos, salidas de la misma raza. Inauguraron una nueva era en la historia del mundo. «Buques, colonias y comercio», era su mote. Fundaron nuevos países, y extendieron sus colonias por todo el mundo. Francia, España, Holanda e Inglaterra formaron igualmente establecimientos en la América del Norte; pero, aunque sobrevivieron los restos de todos, les aventajaban en número los ingleses. Se habla el idioma inglés en el Canadá, Norte América, Australia, Nueva Zelandia, el cabo de Buena Esperanza y en las Islas de la India; y en otro siglo más llegará a ser el idioma que más se hable en el mundo. Todo esto dimanaba de los buques y los marinos.

Durante la gran guerra revolucionaria, cerró Napoleón todos los puertos de Europa a los barcos ingleses. Fueron cerrados desde Nápoles, en Italia, desde Tolón, en Francia, desde Cádiz, en España, siguiendo la vuelta a las costas de Holanda, Dinamarca y Alemania, hasta Dantzig, en el Báltico. Napoleón aborrecía a la marina inglesa. Esta le siguió a través del Mediterráneo, y le cogió en Abukir. Destruyó sus chatas en Boloña; llevó tropas a la Coruña, a Torres Vedras y a Bélgica, para oponerlas a él. Nunca perdonó Napoleón a la marina inglesa.

No obstante, hizo sentir su poder en todas partes. Fué conducida por muchos héroes, y más que todos por Nelson. Era un hombre de genio extraordinario. Veía claramente y obraba con vigor. Comprendía que era obligación suya y su deber vigilar la existencia misma de Inglaterra. Los hombres y las mujeres se sentían seguros y tranquilos mientras Nelson cuidara del mar. No era únicamente un marino hábil y valiente. La llama pura del patriotismo ardía siempre en su alma heroica, y el resumen de su religión podría expresarse con las palabras de Homero:

El primero y el mejor de los augurios es luchar por la patria.

Su vida era una novela. Sus debilidades eran tan notables como sus dotes y cualidades. Y quedará siendo una de las grandes y heroicas figuras del mundo. Las últimas palabras que dijo fueron éstas: «¡He cumplido con mi deber: por ello alabo a Dios!»

Nuestros marinos son nuestros hombres, formados por las tradiciones de una raza naval, que obran por sus instintos en un anhelo a favor del comercio, rechazados por el comercio en sus hábitos, y modelados por su aislamiento en un tipo especial y peculiar del pueblo inglés. En toda su galería de retratos no tiene Plutarco a nadie que, al mostrárnoslo, nos haga pensar en Drake, o Grenville, o Collingwood, o Nelson. Nuestros marinos

son nuestros hombres peculiares. Ved su carácter tal como lo describió lord Sandon, en Liverpool. Dirigía la palabra a un número de jóvenes que estudiaban para marinos mercantes. «¿Qué puede haber de más noble—decía—, que ser un marino inglés de primera clase? ¿Y en qué consiste el mejor tipo del carácter del marino inglés? Yo diría que debe ser, ante todo, *fiel, valiente, bondadoso, considerado para con los débiles, y resuelto a cumplir con su deber para con Dios y con su patria*. Las personas que pasan una vida más venturosa, son aquellas que no piensan en sino en los que las rodean, que cumplen con su deber y fianza a Dios para lo demás. Esta es la mejor recepción en la vida; esta manera es como están formados los mas nobles caracteres ingleses.»

Las condiciones establecidas por la reina para el premio dado por su majestad a los jóvenes marinos, son éstas: *Placentera sumisión a los superiores, respeto propio e independencia de carácter, bondad y protección a los débiles, disposición pronta para perdonar las ofensas, deseo de conciliar las diferencias con los otros, y, sobre todo, dedicarse sin miedo al deber, y veracidad inquebrantable*. Evocados y llevados a la acción estos principios producirán en cualquiera condición de la vida un carácter moral casi perfecto.

El marino es fiel a su buque. En el momento del peligro, el último hombre que lo abandona es su capitán. Que el peligro sea producido por el fuego o por la tempestad, el capitán ve que primero se salven las mujeres y los niños, después sus pasajeros, en seguida la tripulación, y por último, él mismo. En tales casos el valor, lo mismo que la virtud, es su propia recompensa. No busca el aplauso, ni en el mar ni en tierra. «He cumplido con mi deber solamente», es el mejor elogio del marino. El peligro da ocasión para poner de manifiesto las más elevadas cualidades. Cuando están en peligro muchas vidas, exige el honor todo el esfuerzo para salvarlas. Aunque el hombre animoso pueda apreciar el peligro en todo su valor, no le teme, sino que lo desafía valientemente. Está pronto a hacer frente a la muerte y a la vida con igual serenidad.

Uno de los casos más notables de que un capitán de buque de guerra permaneciera hasta el fin a bordo, es el del comandante Riou. Su buque, *El Guardián*, estaba en medio del mar y chocó contra un lurte durante una cerrazón. Parecía inminente el peligro de fragio. Se trabajó sin descanso en las bombas. Todo aquello que parecía que podría aligerar el buque fué echado al agua: cables, velas, bastimentos y bombas. Después de cuarenta y ocho horas de un trabajo incesante, sin esperanza de salvación, se elevó un clamor, pidiendo los botes. El sirviente de Riou le preguntó

qué bote iba a ir él, para poder tomar asiento al lado suyo. La respuesta fué, «que él se quedaba con el buque, lo salvaría si podía, y si era necesario, se hundiría con él».

Antes que se separaran los botes, con parte de la tripulación, escribió Riou una carta al Almirantazgo, informándole del accidente, elogiando la conducta de los oficiales y de los tripulantes, y se despidió de ellos, «ya que al parecer no hay probabilidad de que me quede muchas horas más en el mundo». Los botes se separaron, y Riou permaneció como con la mitad de la tripulación. El mayor número de los botes se perdieron, pero el buque se salvó. Después de ocho semanas de heroica fortaleza y habilidad marina, fué mantenido a flote *El Guardián* hasta que llegó a puntos donde había balleneros holandeses, y por éstos remolcado a la bahía de la Tabla. El capitán Riou fué muerto después combatiendo valerosamente con su buque en la batalla de Copenhague.

Ved otro caso: el del capitán de un buque mercante ordinario, habituado al sentimiento de honradez y de deber. Nos referimos al difunto capitán Knowles, a quien Gladstone considera ser un «héroe más grande» que Napoleón, porque su vida estaba por completo libre de egoísmo. La circunstancia culminante de su vida fué la siguiente: el buque *Northfleet*, del que era capitán, que iba de Londres a Hobart Town con un número de emigrantes a bordo, se hallaba anclado frente a Dungeness. Eran las once de la noche, y había gran obscuridad. Los faroles del buque estaban encendidos como un aviso para los buques que pasaran. Mas de repente chocó contra él el vapor español *Murillo*, y le abrió un agujero grande en el fondo. En el acto principió a hundirse. El buque español retrocedió de entre los demás y se retiró a todo vapor, abandonando a la muerte a más de trescientas personas, sin dar la menor muestra de ayuda. El capitán Knowles ordenó que trabajaran las bombas, y puso las señales de hallarse en peligro. Hubo gran confusión entre los pasajeros y gran desesperación entre las mujeres cuando vieron que el buque se iba a pique. Fueron bajados los botes, y el capitán ordenó que las mujeres y los niños fuesen colocados inmediatamente en ellos. Hubo una aglomeración de hombres hacia los botes, y Knowles, con un revólver en la mano, dijo que le pegaría un balazo al primer hombre que se interpusiera en el pasaje. Un individuo se abalanzó a éste. Recibió un balazo en la pierna y quedó inutilizado. Embarcáronse en seguida las mujeres y los niños. Dos botes se separaron llenos de gente. El buque se hundió rápidamente, las olas se estremecían en torno suyo, e inmediatamente se hundió. El heroico capitán se hundió con él. Su es-

posa, recién casada, fué salvada junto con ochenta y cinco personas más.

He went by steady choice into the deep,
Leaving his joyful Whole of love yet new,
Because it was the thing he had to do:
Thou trainest such, my country! shout and weep
Train such for ever, crown my faithful son (1).

Cuando el *London* se fué a pique en la bahía de Vizcaya, hace catorce años, se produjo una gran sensación en todo el país. El buque estaba demasiado cargado. El mar barría su cubierta cuando no hubiera sino un viento regular. Entonces no había *línea de carga*. El señor Plimsoll no había principiado aún su campaña contra los insaciables cargadores dueños de buques. Pero la conducta de la tripulación y de los pasajeros fué magnífica, con excepción de la parte holandesa de la tripulación, veintidós hombres, que se negaron a trabajar. El célebre trágico Gustavo V. Brooke, fué uno de los más valientes a bordo. Empleó todos sus esfuerzos para conservar a flote el buque. Trabajó noche y día en las bombas. Andaba descalzo sobre cubierta, sin sombrero, y vestido solamente con una camiseta colorada de Crimea y unos calzones de marinero. Iba de una bomba a otra trabajando como un condenado, y la última vez que se le vio como unas cuatro horas antes que se hundiera el vapor, se hallaba tranquilamente recostado contra una puerta entreabierta de la carroza. Uno de los pasajeros que se salvó y lo había visto, dijo después: «Trabaja maravillosamente; y verdaderamente con más valor que cualquiera otro hombre a bordo del buque». El señor Plimsoll ha referido cómo llegó a adoptar la causa de esos hombres desvalidos, los marinos mercantes. Hizo en cierta ocasión un viaje con tiempo borrascoso desde el Támesis hasta Redear, y llegó salvo a su destino, gracias a que se hallaba a bordo de un buque de pasajeros sujeto a la inspección del Gobierno. Mas, en el camino, habían pasado al lado de tres buques naufragados en la costa, y habían visto los mástiles de un buque sumergido; y se averiguó que las tripulaciones de tres de esos buques habían perecido hasta el último hombre. Su esposa estaba esperando, sufriendo con motivo de la terrible agonía del largo velar y la ansiosa espera, y entonces pensó en las mujeres de aquellos hombres ahogados que estarían esperando en vano su regreso. Desde esa época decidió consagrarse él mismo, su tiempo y su dinero, a los esfuerzos que desde entonces ha estado haciendo para evitar esos naufragios motivados por la avaricia de

(1) Se hundió en el abismo por haberlo querido así con voluntad serena, dejando todo a su *Todo* encantador de un amor aún nuevo, porque era eso lo que debía hacer: hombres de ese temple los formas tú ¡oh patria mía! ¡aclama y llora! por siempre formos hombres semejantes, y corona a tus hijos fieles.

los propietarios de buques. Entren a ayudarle todos cuantos quieran, ahora que los marinos tienen participación en esas salvaguardias de la vida con que la ley ha previsto para otras clases de la colectividad. Pero siempre corresponderá al señor Plimsoll el crédito de haber iniciado no solamente el movimiento, sino también el haberlo realizado.

Tal vez existe un lazo de unión más común entre el capitán de marina y su tripulación, que el que pueda existir entre el capitán del ejército de tierra y sus soldados. Los primeros están «en el mismo buque». Se encuentran más estrechamente unidos. Se conocen mutuamente mejor. Están más consagrados el uno al otro. Están siempre admirablemente dispuestos a salvarse la vida cuando llega la ocasión. Al escribir estas líneas, recordamos dos casos dignos de atención:

Cuando el buque de vapor de Su Majestad, *El Invencible*, navegaba en febrero de 1880, en su viaje de Alejandria a la bahía de Abukir, oyóse a bordo el grito de ¡hombre al agua! Soltáronse las boyas y salvavidas. Las máquinas anduvieron hacia atrás y los botes fueron bajados en menos tiempo que el que hace falta para describirlo. Entretanto se vió que el hombre que había caído se asía de la rondalesa, que estaba fuera, y a consecuencia de ello, fué arrastrado bajo el agua. Soltó el asidero, y flotó por la popa como un cuerpo inerte.

El honorable E. W. Freemantle, capitán del buque, que estaba sobre el puente, vió que un momento de tardanza sería fatal para el hombre que se ahogaba. Se arrojó al agua tal como estaba, con gorra, levita, botas y todo. Ya era tiempo, porque después de haber esforzado todos sus músculos, y cuando llegó al sitio en que el hombre se había sumergido, le encontró ya a alguna distancia debajo del agua. Zambullóse y le sacó a flote moribundo. Pesadamente cargado como estaba el capitán, sintió agotadas sus fuerzas, y encontraba seria dificultad en conservar fuera del agua la cabeza del hombre. Entonces se lanzaron al mar el subteniente Moore, y Cunningham, el oficial herrero, para ayudar a ambos, y llegando los botes, fueron alzados a ellos los cuatro hombres, y trasladados en salvo a bordo. El hombre salvado fué conducido a la enfermería, donde en breve recuperó su conocimiento; y el valiente salvador estuvo pronto bien, después de un pequeño reposo.

No menos valerosa y noble fué la conducta del capitán Sharp y de Juan M'Intosh, de la *Annabella Clark*, al salvar la tripulación, que se quemaba, de la barca francesa *Mélanie*, en noviembre de 1878. Los dos buques se hallaban próximos en el río Adour, frente a Bayona. La *Mélanie* estaba cargada de petróleo. Incendióse parte de éste, el calor hizo estallar los barriles, y el

buque fué en breve presa de las llamas. El petróleo corría ardiendo por los imbornales a la mar, y muy luego estuvo la *Mélanie* rodeada por una ancha faja de fuego. Algunos de la tripulación se arrojaron al mar, aunque otros se quedaron, temiendo arrastrar el doble peligro del fuego y del agua.

La tripulación de la *Annabella Clark* oyó la explosión, y vió el fuego que se elevaba a gran altura. A pesar del peligro, se decidieron dos hombres a salvar a los franceses que se quemaban. El capitán Moore saltó a un bote, y Juan M'Intosh, el carpintero del buque, le siguió. Se encaminaron a fuerza de remos hacia la *Mélanie* a través de un mar de fuego. Sus ropas se incendiaron; sus manos y sus brazos se quemaron. Mas llegaron al buque, y se consideraron recompensados con poder salvar a la tripulación francesa llevándola en salvo a bordo de la *Annabella Clark*. Fué un acto lleno de heroísmo, que demostraba el sacrificio y la abnegación en su más elevada forma. No fué por dinero; no fué por gloria; fué realizado como un deber, haciendo por otros lo que hubieran deseado que se hiciera por ellos. Parece duro que uno de sus hombres quedara arruinado para toda su vida por su noble acción. Juan M'Intosh, el carpintero del buque, fué tan espantosamente quemado en sus manos y en sus brazos, que quedó imposibilitado para trabajar en lo sucesivo en su oficio. Se le llevó inválido a su casa en Ardrossan, donde vive; e inválido ha quedado hasta hoy. Es verdad que el capitán y el carpintero recibieron la medalla de bronce de primera clase dada por Su Majestad, una medalla de oro del Gobierno francés y la medalla de Lloyd, por salvar vidas en el mar. Mas ¿un hombre inutilizado para siempre no puede vivir de medallas? ¿No hay alguien que pueda dar los medios de subsistencia a un héroe semejante?

Un caso algo parecido ocurrió en América; pero afortunadamente murió el hombre en la hora de la victoria, y no necesitó apelar al público pidiéndole asistencia. Un barco de vapor que navegaba en el lago Erie, se incendió. Había a bordo más de cien personas. El hombre que estaba en el timón, Juan Maynard, permaneció en su puesto. Su objeto era encallar en tierra al buque, y salvar así las vidas de los pasajeros. El fuego se extendió por el buque hasta que llegó a él. Sus ropas se achicharraron sobre él. Estaba horriblemente quemado. Pero ni por un momento abandonó su puesto. Se aferró al timón. Por fin encalló el buque. Las cien personas fueron salvadas, pero el piloto murió. Se sacrificó a sí mismo mientras salvaba heroicamente la vida de los demás.

Una victoria tan grande como la de Waterloo puede ser ganada por los hombres a bordo de un buque que se sumerge o que

arde. ¿Quién no recuerda la grandiosa conducta de los marinos y soldados a bordo del *Birkenhead* (1)? No menos valiente fué la conducta del 54.º de infantería, a bordo del *Sarah Sands*, en medio del Atlántico. El grito de ¡fuego! dejóse oír en todo el buque, y en el acto ocuparon los hombres sus puestos. Lleváronse a cabo todos los esfuerzos para llegar al fuego, pero fueron en vano. Lo más que se podía hacer para salvar el buque, era desocupar la Santa Bárbara en la bodega de popa. Pero mientras los hombres se hallaban trabajando, explotaron dos barriles de pólvora, haciendo volar la cuadra de popa de babor, esparciendo las llamas desde los aparejos mayores hasta la popa. Por fortuna resistió la mampara al choque y dió lugar a la tripulación para utilizar el agua con un efecto tal sobre la masa incendiada, que impidió pudiera extenderse más allá del centro del buque. Preparáronse balsas y se echaron botes al agua con el mayor orden. Allí fueron colocados las mujeres y los niños; mientras que los soldados pasaban lista sobre cubierta con la misma regularidad que si estuvieran de parada. Se nombraron servicios especiales, sobre todo para sofocar las llamas, que aun amenazaban consumir el buque.

Con indomable energía combatieron el fuego durante dos días, y lo vencieron al fin. Mas ya el buque no era más que ruinas. Levantóse el viento, y se encresparon las olas, como para sumir en las profundidades a los bravos marinos soldados. Pero permanecieron firmes en sus puestos. Pusieron guindalezas por debajo del fondo del buque para mantenerlo unido. Rellenaron el espantoso agujero en el castillo de popa de babor, con velas y mantas. La desesperada lucha por la vida prosiguió sin interrupción, cuando por fin se calmó un poco el mar, y permitió que el buque fuera orientado hacia el viento. Después de ocho días de navegar, bajo la incesante dirección del capitán Castle, llegó el buque hecho pedazos a Mauricio, sin haber perdido un solo hombre.

Cuando los turistas visitan la catedral de Norwich, y preguntan de quién son las banderas que ondean en el presbiterio, les responde el pertiguero con orgullo consciente, que son las banderas del 54, de los soldados del *Sarah-Sands*. Ni una palabra se dice sobre las acciones militares del cuerpo, por más que hayan sido grandes. Su valor en el mar es lo que constituye su mayor gloria. Que así sea.

En otra ocasión, cuando un buque transporte estaba ardiendo y se hallaban destinados a morir doscientos ochenta hombres, un oficial soltero, a quien le había tocado en suerte ocupar un

(1) Véase el libro *Ayúdate!*