

asiento en los botes, lo cedió a favor de otro oficial que tenía mujer e hijos. Este aceptó, y el oficial soltero se unió a aquellos que pocos momentos después iban a volar a la eternidad. Este es un caso de verdadero heroísmo, una disposición abnegada a morir por un oficial compañero que, teniendo más responsabilidades, tenía más necesidad de vivir para otros que para sí mismo.

No es el mar agitado por la tempestad y la borrasca lo más peligroso para un buque. Lo es la peligrosa costa llena de rocas. Cuando un buque está bien construido, cargado debidamente, y dotado con suficiente tripulación, se encuentra tan seguro en alta mar como en un astillero. Es únicamente cuando deja la costa al salir, y cuando llega a ella al regresar, cuando corre peligro de naufragar. Por eso se han levantado faros en nuestras costas para facilitar al marino su viaje hacia el hogar. Nadie puede conocer tanto el beneficio de esos faros como aquellos que se han aproximado a la costa de su país en una estación de noches sin estrellas, de tempestades y borrascas; que han experimentado la lucha del navegante entre la esperanza diferida y el temor del peligro desconocido y el repentino naufragio. La primera vista de los faros que guardan la costa, reconocidos por su brillo, su color o su ocultación periódica, a la vez que marcan el promontorio o los arrecifes que deben ser evitados, alegran el corazón del marino indicando con firmeza el curso que debe seguir el buque hacia el puerto a que se halla destinado.

La construcción de un faro constituye uno de los más penosos peligros de las profundidades del mar. Los primeros faros que se construyeron a lo largo de la costa del sud de Inglaterra, fueron de madera. Tal era el faro sobre los Smalls, y los dos primeros faros sobre el Eddystone. El Smalls es una pequeña roca en el canal de Bristol, que durante mucho tiempo fué causa de naufragios para los buques que se dirigían a Avon o Severn. El primer ataque sobre él fué audaz hasta el extremo. Una cuadrilla de milleros de Cornish se reunió en Solva, en tierra firme, como a unas veinte millas de las rocas. Se dirigieron a ella en un cúter: su primer objeto era practicar agujeros en la piedra, en los cuales se debían ajustar columnas de hierro. Los hombres desembarcaron del cúter, y habían conseguido asegurar una larga barra de hierro en la roca, cuando de repente se puso tempestuoso el tiempo. El cúter tuvo que huir para librarse del naufragio. Los hombres que estaban en la roca se agarraron a la barra apenas asegurada; y a esto siguió un combate desesperado entre la fortaleza humana y el mar azotador. Allí permanecieron agarrados durante la noche hasta la mañana siguiente, y durante todo el día hasta que llegó otra vez la noche; por último, al tercer día, calma-

da la tempestad, fueron asegurados en la roca anillos y barras a los cuales pudieran atarse los hombres cuando creciera el mar. Al fin, quedó construido sobre el Smalls un edificio de madera que descansaba sobre pies de lo mismo. Allí estuvo con su luz como un aviso para los marinos por espacio de cerca de cien años, hasta que por fin construyóse una sólida torre de granito, de la que se puede decir, que está allí para siempre.

No menos valor fué desplegado por Winstanley, Ruyderd y Smeaton, al construir el faro de Eddystone, muy afuera en el mar, frente a la sonda de Plymouth. Los dos primeros fueron destruidos. El uno fué barrido por la espantosa tempestad de 26 de noviembre de 1703; el otro fué destruido por el fuego; porque ambos eran de madera. Vino entonces Smeaton, quien decidió que el faro se construyese de piedra y granito; aunque los Hermanos de la Trinidad sostenían que «nada, sino madera, era posible que se sostuviera sobre el Eddystone». Pero Smeaton logró hacer prevalecer su idea, y se dispuso establecer a todo evento un faro de piedra.

Smeaton fué a Plymouth, y se hizo a la mar para estudiar el paraje en que había de construir el edificio propuesto. Las aguas azotaban con gran violencia la cresta de las rocas, y no pudo desembarcar. Tres días después logró hacerlo sobre el Eddystone. No pudo encontrar los dos asientos de hierro fijados por los dos primeros constructores. Hizo tres nuevas pruebas para llegar a la roca, pero fué rechazado por el mar. Su sexta tentativa alcanzó buen éxito, y pudo desembarcar durante la baja marea. Tomó entonces las dimensiones exactas del proyectado faro. No es preciso seguir al ingeniero en las dificultades con que tropezó, pues éstas ya han sido relatadas (1).

Una vez estuvieron a punto de naufragar Smeaton y sus operarios. De regreso a Plymouth, creció el viento cada vez más, hasta que se desencadenó una tempestad. El *Neptuno* dirigióse hacia Fowey, y el buque casi había ido a dar entre los escollos. Fué sacado de allí con mucha dificultad, pasando sobre él las olas. Por la mañana se había perdido de vista la tierra, y el buque era arrastrado hacia la bahía de Vizcaya. Luego de haber sido llevado por los vientos durante cuatro días de aquí para allá, consiguieron al fin llegar a Land's End, y por último anclaron en el puerto de Plymouth.

Smeaton dirigió la construcción de todo el edificio. Si se presentaba algún puesto de peligro ante el cual retrocedían los hombres, en seguida se adelantaba él y ocupaba el puesto avanzado, «el puesto de honor», como lo llamaba. Cuando se dislocó el pul-

(1) Véase *Vida de los ingenieros*, lib. II.

gar al caer en las rocas, decidió inmediatamente curarse por sí mismo la dislocación, y dándole un tirón violento lo colocó otra vez en su puesto, hecho lo cual procedió a fijar la piedra central del edificio. La obra continuó sin dificultad hasta su terminación. Smeaton se propuso que su obra durase eternamente; en caso de que, «al considerar el uso y el beneficio de un edificio semejante, no estaban circunscriptas sus ideas respecto a su duración y continuada existencia al límite de uno o dos siglos, sino que iban hasta imaginar una perpetuidad posible». ¡Ay, de los aires humanos! Aunque el faro de Eddystone ha resistido las tempestades de ciento veinte años, va a ser desmantelado, y se trata de erigir un faro nuevo. Aunque ha permanecido firme como una roca, sí, más firme que una roca, pues es la roca sobre la cual está edificado la que ha sido minada por las corrientes del mar, tiene que hacer lugar a nuevo faro; y todo lo que quedará serán los restos del edificio de Smeaton. Sin embargo, Smeaton hizo una grande obra. Todos los faros posteriores no han sido más que modificaciones del de Smeaton.

La piedra fundamental del nuevo faro de Eddystone colocóse el 19 de agosto de 1879. El señor Douglas ocupa el puesto de honor y de valor de Smeaton. Es igualmente hábil, igualmente valeroso. Ha tropezado con muchos peligros en las profundas aguas, al poner los cimientos de distintos faros. En la Roca del Obispo casi fué ahogado por la masa de agua que cayó sobre él. Al igual de Smeaton, jamás retrocedió ante el peligro. Los operarios le miran como un ejemplo siempre presente. Pocos días antes que se colocara la piedra fundamental del nuevo faro de Eddystone, continuaban los hombres en su trabajo mientras el mar arrojaba sobre ellos sus olas. Cuando crecía la marea parecía que hubieran sido barridos en masa de la superficie de la roca por la hirviente marejada. Se arrastraban unos sobre otros, hasta que todos estuvieron, bien empapados, pero en salvo, a bordo.

El finado Santiago Walker, ingeniero civil, presentó al señor Douglas, padre, quien también era un gran constructor de faros, al duque de Wellington. «He aquí un hombre—dijo el señor Walker—que ha librado tantas batallas como Vuestra Gracia, pero nunca sacrificó ni una sola vida.» «Ojalá pudiera decir yo lo mismo» contestó el duque. Verdaderamente, ha habido sangrientas batallas que han sido ganadas, y muchas campañas que han sido llevadas a un feliz término, con menores situaciones arriesgadas para el peligro físico por parte del general en jefe, que aquellas a que tiene que hacer frente, día por día, el constructor de faros. El ingeniero principal siempre abre el camino. Es el primero que pone los pies en la roca, y el último que la deja. Con su propio ejemplo inspira valor al humilde obrero

ocupado en ejecutar sus planos, y que al igual de él, se acostumbra a los peligros especiales del paraje.

Una de las más atrevidas empresas modernas fué la erección del faro de Skerryvore, llevada a cabo hará unos cuarenta años. El arrecife de Skerryvore avanza mucho dentro del mar, frente a la isla de Tyree, sobre la costa oeste de Escocia. Muchos naufragios han tenido allí lugar, y todo lo que llegaba a la costa era sólo los desmenuzados fragmentos del buque naufrago. La Comisión Norte de faros decidió establecer uno sobre Skerryvore. Mister Alan Stevenson fué encargado de hacer los estudios preliminares, los cuales no pudieron quedar terminados hasta 1835. Los trabajos empezaron tres años después. Consistían en los preparativos para establecer el local provisional para residir los operarios. Muy poco más que los pedestales piramidales para el edificio pudieron concluirse antes de que los operarios se retirasen de la roca, y todo fué barrido a la mañana siguiente. Transcurrido un año volvió a emprenderse nuevamente el trabajo. El pozo para los cimientos de 42 pies, fué excavado, y en 1840 se volvió a construir el local provisional, y estuvieron satisfechos de tener alojamiento el ingeniero y su partida.

«Durante el primer mes—dice el valiente jefe—, padecimos allí muchísimo a causa de la continuada inundación de nuestros alojamientos. En una ocasión estuvimos catorce días sin tener comunicación alguna con la tierra ni con el pavor; y durante la mayor parte del tiempo sólo vimos un campo blanco de espuma hasta donde alcanzaba la vista, y no oímos sino el silbar del viento y el tronar de las olas, que en ocasiones eran tan fuertes que no nos podíamos oír al hablarnos. Una escena semejante, con las ruinas del primer alojamiento apenas a una distancia de veinte varas de nosotros, era cosa a propósito para inspirarnos los más tristes presentimientos, y recuerdo muy bien el indefinible sentimiento de temor que asaltó mi espíritu al ser despertado una noche por una fuerte marejada que chocó contra nuestra vivienda, y que hizo volar mi levita que estaba colgada de la pared, oyéndose luego un grito de terror de los hombres que se hallaban en el piso superior, quienes sorprendidos por el ruido y el estremecimiento, saltaron de sus lechos al suelo, impresionados con la idea de que toda la fábrica había sido arrastrada al mar.»

Calmóse la tormenta, y los ingenieros, que se hallaban casi sin alimentos, volvieron a proveerse de todo, y siguieron como antes su trabajo. Entonces fueron descargadas las piedras grandes y aseguradas en su correspondiente lugar. Después de seis años de trabajo quedó concluido el faro, y el 1.º de febrero de 1844, fué exhibida por primera vez la luz a los marinos de la costa occidental.

No obstante, los faros son tan sólo una parte de lo que necesita para ayudar al marino cuando se aproxima a la costa durante las recias tormentas. El mar se embravece y recorre furioso toda la rocallosa costa, pudiendo apagar con su ruido estruendo de toda artillería que haya lanzado la destrucción sobre seres humanos. El faro podrá señalar la entrada del puerto, ¿pero se podrá entrar en él? Que cualquiera vea el mapa de naufragios que se publica anualmente, y notará que el mayor número de ellos tiene lugar en la costa oriental, a lo largo de la línea que llevan los buques de carbón de Newcastle hasta Londres. Las señales de naufragio son más compactas en la costa nordeste de Inglaterra, sobre todo en los alrededores de Tyne-mouth. No es de sorprender, pues, que el primer bote salvavidas haya sido inventado por un natural de esa vecindad. La primera persona que concibió el proyecto de un bote insumergible que se adrizara por sí mismo, fué Enrique Greathead, de South Shields. Enrique Lukin, de Londres, arregló también un bote insumergible para salvar vidas en la mar. Siendo frecuentemente escena de naufragios de buques la costa cerca de Bamborough, frente a la cual se hallan las islas Fern, envió al señor Lukin una lancha de pescador el reverendo doctor Shairp, quien se hallaba entonces en el castillo, para que la hiciese insumergible. Esto se hizo, y la lancha de pescador salvó varias vidas en el primer año de su empleo. Sin embargo, no se hizo uso general el bote salvavidas, pues el único que existía era el bote pescador construido en Bamborough.

En el año de 1789 naufragó el *Adventure*, de Newcastle, en la embocadura del Tyne. Hallándose el buque encallado sobre Herd Sand, a la entrada del río, en medio de terribles rompientes, desaparecían los hombres de su tripulación, cayendo uno tras otro de los aparejos donde se habían refugiado, hallándose solamente a unas trescientas yardas de la costa. Esto tenía lugar en presencia de miles de espectadores, sin que ninguno de ellos pudiera aventurarse a ir a su socorro. Ningún bote o lancha de pescadores de construcción común podía permanecer entre aquellas rompientes. Bajo la viva impresión producida por el desastre, se nombró una comisión, y se ofreció un premio por los mejores modelos de un bote salvavidas «que pudiera arrostrar los peligros del mar, particularmente de las rompientes». Dos planos fueron elegidos por la comisión, uno de Guillermo Wouldhave y el otro de Enrique Greathead. La comisión de Shields otorgó a Greathead el premio, en consideración a la forma de la quilla de su modelo, mas aprovecharon la indicación del modelo de Wouldhave, que hacía al bote más flotante por medio de costachos. Ahora bien, ésta es en realidad la parte maestra de la

invención del bote salvavidas, y sin duda alguna Wouldhave era merecedor de una participación en el premio. Wouldhave fué pintor primero y más tarde clérigo de iglesia de Santa Hilda. Le ha sido levantado un monumento en el cementerio, coronado por un modelo de bote salvavidas; también está colgado otro de la lámpara del prebisterio; y el modelo original encuéntrase en la biblioteca pública de South Shields. En el monumento se dice que fué «el inventor de ese inestimable beneficio para la humanidad: el bote salvavidas».

El bote salvavidas construido por Greathead, y la adaptación de corcho indicada por Wouldhave, fué el medio de salvar cerca de doscientas personas en la entrada del Tyne. Otro fué hecho construir por el duque de Northumberland, y dotado con una pensión anual para su conservación. También mandó construir el duque otro bote salvavidas para Oporto; y mister Dempster otro para San Andrés, donde sirvió para salvar muchas vidas. Antes de terminar el año 1803, había construido Greathead sobre treinta y un botes salvavidas: cinco para Escocia, ocho para países extranjeros y diez y ocho para Inglaterra. El bote salvavidas más antiguo de Greathead que se usa actualmente, fué construido en 1802. Está en poder de los barqueros de Redcar, lugar rodeado por rocas peligrosas. Muchas vidas ha salvado, no tan sólo por la construcción del bote, sino también por el valor de la tripulación (1).

La Sociedad de botes salvavidas ha llegado a ser ahora una institución real y nacional. En unión del aparato mortero del capitán Manby, salva todos los años las vidas de centenares de marinos náufragos, la institución tiene en la actualidad una noble escuadra de salvavidas de más de 300 botes, tripulada por 25.000 hombres valientes. Durante su existencia ha salvado más de 27.000 vidas de los peligros de naufragios. ¡Concebid la gratitud de las mujeres e hijos de los salvados!

Sería imposible relatar detalladamente los valerosos servicios prestados por los barqueros. Entre los botes salvavidas de la Institución Nacional está el *Van Kook*, presentado por el difunto E. W. Cooke, R. A. Llámasele así a causa de su origen alemán. Fué dejado en la estación de Deal, en 1865. Ya ha salva-

(1) A la vista de este bote hermoso, aunque ya viejo, compuso algunos versos el difunto lord Stratford, de Redcliffe, que terminan así:

The voices of the rescued—their numbers may be read;
The tears of speechless feeling—our wives and children shed;
The memories of mercy—in man's extremest need—
All, for the dear old lifeboat—uniting seem the plead.

Cuantos deseen leer algo respecto al valor de las tripulaciones de los botes salvavidas y el número de vidas que han salvado anualmente, pueden ver el *Life boat Journal* y *The History of the life boat and its Work*.

do 161 vidas, y ha contribuido a salvar de la destrucción a sus buques. En tanto que el anciano artista estaba en su lecho de muerte, se hallaban los hombres que tripulaban su bote salvados haciendo su más valeroso trabajo.

A la una del día del domingo 28 de diciembre de 1879, oyó el cañonazo del buque faro de South Sands, sobre Goodwin a unas siete millas de Deal, que prevenía hallarse un buque desgolfado entre las rompientes. Reinaba un temporal del sudoeste y los buques, aun bajo el amparo relativo de Downs, estaban fondeados con dos anclas. Era uno de esos vientos de los cuales acostumbra a decirse que *son capaces de soplarlos los dientes de la ta el estómago*. Cuando las congregaciones salían de las iglesias el viento era tal, que volvía los paraguas, y todos corrían más de prisa a sus casas. Pero los marinos estaban en la costa. La campana llamaba a tripular el bote salvavidas, y los barqueros respondían valerosamente al llamamiento. La tripulación constituida por catorce hombres, con Roberto Wilds, el patrón. Con el empuje poderoso echaron al bote salvavidas abajo hasta la superficie del viento marejada. Un prolongado ¡viva! los envió a su arriesgada empresa.

Había, en efecto, tres buques en los Goodwin Sands. Los tripulantes de uno de ellos recurrieron a sus botes, y llegaron a Margate, dejando que su buque fuese destrozado. Otra goleta que se cree era dinamarquesa, desapareció, perdiéndose con ella su gente. El buque que restaba era el *Leda*, alemán, que traía un cargamento de petróleo de Nueva York a Bremen. Al llegar a los Goodwin la tripulación del bote salvavidas, vió al buque envuelto por las rompientes. Se hallaba encallado en la peor parte de las arenas—el *South Spit*—, donde las olas, aun en el día más sereno, se agitan constantemente; ¡No importa! es necesario llegar hasta el buque. Al aproximarse a él, se ve que el buque mayor y el de mesana habían caído, y que los hombres estaban cogidos a los baluartes de barlovento, mientras que masas de agua pasaban por encima de ellos.

El *Van Kook* se puso al barlovento del desdichado buque soltando ancla viró hacia él. Si el cable se rompía y el bote salvavidas chocaba violentamente contra el buque, ni un solo hombre hubiera podido salvarse. Pero la tripulación del bote salvavidas se dijo: «¡Estamos en la obligación de salvarlos!», y con toda la serenidad de la raza, «atreviéndose a todo cuanto los hombres pueden llevar a cabo», concentraron sus esfuerzos para seguir aproximarse lo suficiente al naufrago, y ponerse en disposición de poder arrojarle un cabo. No obstante ser sacudidos por la tremenda marejada que penetraba en el bote salvavidas sobre ellos, de tal manera que el bote se hallaba lleno de

ta los bancos de los remeros, gritó el patrón al llegar otra ola: «¡Cuidado, muchachos!» y todos se agarraron de los bancos, aferrándose con ambas manos, conteniendo el aliento, pues en ello iba la amada existencia. Una marejada lanzó al bote contra el buque e hizo pedazos su bitácora de popa; tuvieron forzosamente que huir para ponerse en salvo.

Volvieron otra vez. Por fin se consiguió echar a bordo de la barca el cable arrojadizo, y los tripulantes pudieron entrar uno a uno, y dos a dos, en el bote salvavidas. Salvado que fué hasta el último hombre, gritó el patrón: «¡Icen el trinquete y corten el cable!» Hecho esto, el bote salvavidas se encaminó a la costa, con su espléndida carga de treinta y cuatro hombres. Uno de los individuos pertenecientes a la tripulación había sido salvado antes dos veces por el *Van Kook*, y animaba a sus compañeros con el relato de su suerte anterior. Y así, por fin, empapados a más no poder, puso en tierra el bote salvavidas a los desfallecidos y agradecidos alemanes, en Deal Beach, donde, a pesar de la tempestad, les salió a recibir un gentío con el corazón lleno de admiración y de gratitud. Eduardo W. Cooke vivió lo bastante para oír el: «¡Bravo!» Murió siete días después. Mas vive su buena obra, y servirá de ejemplo a otros.

Hay centenares de actos iguales de valor, hechos todos los años por las tripulaciones de los botes salvavidas que tenemos en nuestras costas. Cuando ven que un buque y aun una lancha pescadora, está trabajando en mar gruesa y viento recio, nada hay que los detenga. Botan al agua su bote, y son rechazados una y otra vez por la tempestad despiadada. Vuelven a su intento, y, por fin, remando con el mayor esfuerzo, consiguen salir a la mar. Algunas veces es arrastrado su bote contra las rocas; pero se adriza y continúa avanzando en su misión humana. No hace mucho que el bote salvavidas de Redcar salió unas cuatro millas al mar afuera para salvar la tripulación de una lancha pescadora, y lo logró.

En el mismo año salió de Fraserburgh el bote salvavidas con un temporal furioso, para salvar la tripulación de la goleta *Augusta*, que había naufragado sobre unas rocas a sotavento del puerto. Apenas fué salvada la tripulación, cuando se hizo pedazos el buque. La dificultad no había sido vencida aún. Se vió que todos los esfuerzos de los remeros eran insuficientes para hacer avanzar el bote contra el viento, hacia la entrada del puerto. Soltóse el ancla, mas no agarraba. El bote salvavidas encalló contra las rocas, y las tremendas olas pasaban sobre él. El patrón ordenó que fuera cortado el cable, confiado en que la gruesa marejada arrojaría un bote tan buen flotador y ligero lo bastante alto por encima de las rocas para que pudieran salvarse los que

estaban a su bordo. El bote salvavidas, aunque reducido a un estado de ruina, llevó a las diez y siete personas sobre una roca firme; y de ésta fueron puestos en salvo todos los tripulantes.

Otro caso más de sacrificio conmovedor. Al anochecer de un tempestuoso domingo de marzo, cuando la gente salía de la iglesia en Great Yarmouth, se oyó un cañonazo de aviso disparado por un buque que estaba en el Groby Sand. Había encallado en el Sand, y las olas pasaban sobre él con violencia. Inmediatamente estuvieron los marinos en la ribera y prontos a botar el agua un serení. Mientras esperaban un momento de calma para atravesar la marejada, llegó corriendo un joven costeño y sacó de su puesto a uno de los tripulantes del serení. «No, no, Juan, esta vez no—le dijo—, ya has salido tres veces porque yo no había casado. Lo justo es razonable: por lo tanto, voy a tomar mi turno otra vez.» El bote fué botado al agua, e iba ya a pasar la marea, cuando una terrible ola lo levantó, volcándolo por completo. Tres de los tripulantes se ahogaron, y uno de ellos era un hombre recién casado y que se había opuesto a que su hermano ocupase su lugar. Sin pérdida de un instante se alistó otro serení para ser botado al agua; salió al mar, pero era demasiado tarde. El buque que estaba sobre el Sand se había hecho pedazos y habían perecido todos los que estaban en él.

CAPITULO VIII

EL SOLDADO

I am a man under authority, having soldiers under me: and I say unto this man: Go, and he goeth; and to another: Come, he cometh; and to my servant: Do this, and he doeth it.

The Centurion, in St. MATTHEW (1)

It is my destiny, rather it is my Duty. The highest of us is but a sentry at his post.—WHITE-MELVILLE (2).

The blood of man is well shed for our family, for our friends, for our God, for our country, for our Kind; the rest is vanity, the rest is crime.—BURKE (3).

I came here to perform my Duty, and I neither do nor can enjoy satisfaction in anything excepting the performance of my duty to my own country.

WELLINGTON, in Portugal (4).

La vida del soldado está consagrada al deber. Debe ser obediente, disciplinado y estar siempre dispuesto. Cuando es llamado por el clarín tiene que ir. Cuando se le ordena que marche a una empresa peligrosa, tiene que ir. No puede discutir; tiene que obedecer las órdenes, aunque éstas sean mandándole marchar a la boca de los cañones.

La obediencia, la sumisión, la disciplina, el valor, son rasgos que, entre otros, forman al hombre; existen asimismo aquellos que constituyen al verdadero soldado. Debe existir mutua confianza y estricta obediencia a todos los que están más arriba que él. «De este material fogoso e inculto—dice Ruskin—, la disciplina militar es la única que puede engendrar toda la fuerza o el poder. Algunos hombres que en otras circunstancias habrían caído en el letargo o en la disipación, son redimidos y llevados

(1) Soy hombre de autoridad, tengo soldados a mis órdenes; y a este hombre le digo: Ven, y viene; y a mi sirviente: Haz esto, y lo hace.—*El Centurión, en SAN MATEO.*

(2) Es mi destino, mejor dicho, es mi deber. Al fin y al cabo, el más elevado de nosotros no es otra cosa que un centinela en su puesto.—*WHITE-MELVILLE.*

(3) Bien derramada está la sangre del hombre por su familia, por sus amigos, por su Dios, por su patria, por sus semejantes: lo demás es solamente vanidad y crimen.—*BURKE.*

(4) He venido aquí para cumplir con mi deber, y no experimento satisfacción alguna, ni tampoco puedo gozarla, excepto en el cumplimiento de mi deber para con mi patria.—*WELLINGTON, en Portugal.*