

Ya hace mucho tiempo que Italia ha revocado el destierro del Dante de Florencia, y lo ha censurado, levantando estatuas á su memoria en todas las grandes ciudades. ¿Por qué no ha de poder hacer justicia también á Savonarola, el patriota y mártir, y erigirle un monumento, que sirva de ejemplo para los tiempos venideros? El sitio está allí, la plaza del *Palazzo Vecchio*, donde tan valerosamente entregó su vida por la causa de la libertad religiosa y de la libertad humana.

## CAPÍTULO VII

## El Marino.

Inglaterra, circundada por el triunfante mar, cuyas rocallosas costas reflejan las curiosas olas del acuoso Neptuno. — FALCONER<sup>1</sup>.

Pero, en tí, ¡oh glorioso y bello mar! hay salud, y alegría, y bendición; oigo tu voz, solemne y dulce, invitándome á llorar, y á regocijarme, llorar por los seres queridos enterrados en las profundidades, regocijarme en Aquel que ha vencido á la muerte. — CAPITÁN HARE, del *Eurydice*<sup>2</sup>.

En la proa del barco está el don de otro mundo. Sin eso, ¿qué prisión sería tan fuerte como ese mar blanco y sollozante? pero 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 al rededor de la tierra. — RUSKIN<sup>3</sup>.

El mar ha criado á los hombres más valerosos. Los peligros de la vida de marino educan á los hombres en el valor; y no solamente en el valor, pero también en el sentimiento profundo del deber. La vida del marino es vida de paciencia, de

1. England, bound in with the triumphant sea,  
Whose rocky shore beats back the curious surge  
Of watery Neptune. — FALCONER.
2. But oh! thou glorious and beautiful sea,  
There is health and joy and blessing in thee:  
Solemnly, weethy, 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*.

3. 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.

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 terminado, se puede ir á su cama y dormir sin temor.

El marino tiene que estar en continua vigilancia, tanto de noche como de día. En un viaje largo puede el piloto sentarse tranquilamente en su camarote cuando los vientos son suaves y las aguas están tranquilas. Pero es vigilante y activo cuando se levanta la tormenta y se pone tumultuoso el mar. Las velas tienen que ser rizadas, ó el buque tiene que hacerse correr. Puede ser de noche. El marino ha de subir para recoger un rizo. Va solo y con peligro de su vida. Puede ser arrebatado por la fuerza del viento, puede ser arrojado á causa de un sacudimiento brusco del buque producido por el choque violento del mar; su caída no es oída en medio la tormenta y obscuridad de la noche. Pero el buque sigue como antes. Cuando el primer hombre fué á la mar, en un bote abierto, y fuera del alcance de la vista, debe haberse espantado por sus nuevas condiciones. Nada á su alrededor, 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 están 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 Chánning pasaba gran parte de su tiempo á 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 el que mira el mar desde la cumbre de una colina, le parece ilimitado. No hay más que agua, á la derecha y á la izquierda. Si hace buen tiempo, llegan con suavidad las olas á lamer nuestros pies hasta la arena de la playa. Después se encrespa y encrespa; y llega desatinadamente, con sus enormes olas agitadas, que se estrellan entre espumas en la ribera. Unas veces está tranquilo, otras se enfurece y aúlla cual

pantera. Á nada recuerda el mar. Desmenzua al buque contra las ásperas rocas, y duerme después entre misteriosa neblina. « Hay pesadumbre en el mar, dijo Jeremías, jamás está en reposo. » Ahoga á la humanidad y al tiempo. Pertenece á la eternidad. Exhala su grito de dolor por siempre jamás.

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 están en el mar? Consiste en que somos una nación de marinos; y á causa de eso somos también un pueblo comercial. Desde los pescadores de nuestras costas, que nos traen nuestra constante provisión de pescado, hasta los enormes buques de vapor que van á América, á China, á la India y á los puertos del continente, para traernos nuestras provisiones diarias para las comodidades y necesidades de la vida, debemos una gran parte de ello á nuestros marinos. Sin el mar que nos rodea, quizá nunca habríamos sido una gran nación, ó cuando 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 con motivo de la revocación del edicto de Nantes, hicimos nuestros á los mejores hombres comerciales de Francia; y nuestra actual supremacía en el comercio es debida en gran parte á 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 á nuestras costas. No sólo eso, sino que el comercio tiende además á civilizar el mundo.

En una conferencia dada por sir Samuel Báker 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 á aquello que sabían que beneficiaría su posición. Nada podía beneficiar tanto á los salvajes como la introducción del comercio, que propendería á estimular su energía para pro-

ducir en su misma tierra lo que la tierra fuese capaz de producir; y para cambiar su producto por diferentes comodidades, que al presente eran desconocidas, pero que cuando lo fueran se convertirían en necesidades, lo cual aumentaría sus demandas<sup>1</sup>.

Pertenece á los marinos el descubrimiento de todos los países nuevos, desde Colón hasta el capitán Cook. Se supone que fueron los islandeses quienes primero descubrieron la América del norte, pero no hicieron 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. No tenía más que veinte años cuando Colón descubrió la América. Su primer viaje fué á África, y á las Indias. El segundo que hizo fué á la América del sur. Navegó á lo largo de las costas de Guinea y del Brasil, llegando á la bahía de Río Janeiro. Se dirigió hacia el sur y descubrió el estrecho de Magallanes, desde el cual se dirigió al Pacífico.

1. En otra ocasión dijo sir Samuel Báker: « Como viajeros tenemos que llenar un deber, un deber del que podría decirse que corresponde á 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 diera un viajero, carecerían completamente de valor sus exploraciones, á 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 podían estar orgullosos 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 varias 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 á la empresa comercial principalmente, si no por completo, cómo los descubrimientos de los viajeros tuvieron valor permanente para la humanidad, y él había regresado á su país perfectamente convencido después de lo poco que había hecho, que si Inglaterra se ocupaba del desarrollo de los recursos del África central, llegaría el día, y no estaba muy distante, cuando 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 fueron 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 único resultado fué el descubrimiento de la isla de Nueva Zembla. Los navegantes holandeses se dirigieron hacia el sur, y descubrieron la Australia (Nueva Holanda), la tierra de Van Diemen y las islas del mar de Malasia.

El descubrimiento hecho 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 á las naciones de occidente el camino marítimo hacia el lejano oriente. Este descubrimiento se lo atribuyen también los holandeses. Alegan que los hermanos Houtman fueron los primeros que llegaron á las Indias por el Cabo, y que allí pusieron 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 aún un pueblo comercial. El tráfico había caminado hacia el oeste, pero no había llegado á Inglaterra. Este país sólo producía materia primera. Hasta la lana inglesa era enviada á 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. Sin embargo, 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 frecuentemente 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 la época 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 á la vela para mares desconocidos, como quien dice, á ciegas, sobre sus buques, verdaderas cáscaras de nuez, andando allí á tientas, buscando los países nuevos que en lo

futuro se convertirían en hogares de sus descendientes. España é 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 necesitaba mucho, cuando España, la más poderosa de las naciones europeas, se lanzó contra ella con su Invencible Armada. Fué esa una de las mayores luchas que ofrece la historia, hecha 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 uno de los grandes tipos del siglo diez y seis. Drake era todo un marino. Su origen fué de humilde condición. Entró como grumete á bordo de un pequeño lugre, en el cual aprendió á navegar. Cuando murió 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 costosamente ganados, en un viaje con el almirante Hawkins. Fué capturado por los españoles, y difícilmente salvó la vida. Sus expediciones posteriores contra los españoles tuvieron un éxito completo.

El rey de España embargó todos los buques, personas y propiedades inglesas existentes en los puertos de España. Drake se hizo á la mar con seis buques armados, y tomó á Santo Domingo, Cartagena y San Agustín. Felipe II, estaba preparando entonces el armamento más grande que podían poner á flote sobre el mar las marinas unidas de España y Portugal, de Nápoles y Sicilia, de Génova y Venecia, para exterminar 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 era el objetivo de esta grande empresa marítima. Á pesar de esto no desmayó Inglaterra. Toda la comunidad se unió como un solo cuerpo y un alma. Atrajo á los hombres de todos los partidos, lo mismo á los protestantes que á los católicos. Shakspeare vivía en ese tiempo, y es-

cribió sobre el atrevido 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<sup>1</sup>.

Drake resolvió dar un golpe en el corazón del proyecto de España. Se dió á la vela desde Plymouth con cuatro buques de la reina, y veinte y cuatro proporcionados por los comerciantes de Londres. Á principios de abril de 1587, entró la escuadra inglesa en el puerto de Cádiz y cayó sobre los buques españoles destinados á la invasión de Inglaterra. Algunos 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 navios ó bajeles con su carga. Continuó esta tarea durante dos noches y un día, echando á pique, tomando al abordaje, descargando y quemando los navios de guerra españoles. Antes de retirarse ardián ciento cincuenta buques arrojando llamaradas vivísimas de luz sobre las murallas y fuertes de Cádiz.

Á su regreso á Inglaterra capturó y destruyó Drake otros cien buques más, tomando parte de sus cargamentos y haciendo prisioneras á sus tripulaciones. Asimismo, capturó una gran carraca española con un cargamento de extraordinario valor. También se la llevó á Inglaterra. Declaró que había hecho poco, y advirtió al gobierno respecto de la enorme fuerza y grandes preparativos de España. «Muy pronto, dijo, habría en marcha cuarenta mil hombres, bien equipados y provistos,» y que Inglaterra no podía ser demasiado enérgica en sus medidas de resistencia.

Todo cuanto pudo hizo Felipe para que su armada fuese invencible. Había gastado cerca de cincuenta mil ducados en su escuadra. El papa le prestó mil ducados. Á más de lo que había gastado, tenía en reserva dos millones de ducados. Consistía su armada en ciento treinta y seis buques. Eran con

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

mucho los más grandes que se habían construido hasta entonces. Contenían treinta mil infantes y marinos españoles, dos mil esclavos remeros de galera, para que remasen en los buques cuando faltase el viento, y doscientos noventa monjes, sacerdotes y familiares de la Inquisición. Á más de este gran ejército, había en los Países Bajos españoles, unos treinta mil individuos de tropa, prontos para embarcarse á una señal dada, é ir en ayuda de las tropas de la Armada. Tal era la fuerza que tenían que combatir los marinos ingleses. Antes que se diera á la vela la Armada, fulminó su bula el papa Sixto V. Acusaba á Isabel de ilegítima y usurpadora, y confería solemnemente su reino á Felipe, con el título de Defensor de la fe cristiana « para tenerlo y mantenerlo como tributario y feudatario de Roma. » Todo estaba ya pronto para la conquista de Inglaterra, y la Invencible Armada se dió á la vela.

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

Los jefes ingleses eran Drake, Hawkins y Fróbishier: todos excelentes marinos, sufridos ó hábiles y de valor probado. Habían desafiado el peligro bajo todas sus formas, y estaban prontos para soportarlo todo á favor de su país. Consiguieron ponerse á barlovento y cañonearon al enemigo, poniéndose á voluntad fuera del alcance de sus fuegos. Los buques ingleses, manejados fácilmente, navegaban una vez y otra al rededor de los galeones pesados, metiéndoles sus proyectiles al pasar. Los españoles querían empeña un combate general, pero los ingleses lo evitaban. Se limitaban á no separarse de ellos,

siguiéndoles de cerca. El combate continuó en el litoral pasando por Plymouth, de donde salieron botes con refuerzos que se unían á los buques ingleses. Cuando llegó la noche fueron encendidas las fogatas de señal, de manera 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 buques de la retaguardia, que se había desmantelado, fué cañoneado por Fróbishier y Hawkins hasta la siguiente mañana en que se rindió á *la Venganza*, mandada por Drake.

El pueblo desde tierra miraba con anhelosa ansiedad á la Armada cuando, seguida por la escuadra inglesa, continuaba peleando á lo largo de la costa de Devon y Dorset. De todos los pequeños puertos por donde 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 refriega. La Armada llegó á la bahía, entre Portland Bill y St. Alban's Head, cuando el viento cambió al nordeste, y dió á los españoles el barlovento. Los ingleses hicieron un bordo mar afuera, y muy luego fueron asaltados por los españoles, quienes cayeron sobre ellos. Buque tras buque emprendió el combate, pero los españoles no pudieron ni por un momento estrechar ó abordar á sus adversarios que siempre atacaban y huían. Y así subió á lo largo de la costa el estampido del cañón. Un combate tras otro, pero nada aún decisivo.

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 pausadamente. 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 dirigió á Calais la escuadra inglesa, donde se encontró á la Armada española formada en semicírculo y fondeada. Estaba esperando á los treinta mil veteranos armados de los Países Bajos. El general español más grande, Alejandro Farnesio, iba á conducir á todo el ejército español en su marcha

triumfal á la capital de Inglaterra. Pero la Armada esperó en vano. La escuadra unida de Holanda y Zeelandia cerraban todos los puertos de los Países Bajos, de tal modo que ni un bote podía escapar.

Lord Howard, comandante en jefe de la escuadra inglesa, llamó á consejo á todos los jefes. Resolvióse allí atacar á la Armada. La noche estaba negra, y el trueno rugía á distancia. En un instante fueron lanzados seis buques ardiendo contra la Armada. El pánico se apoderó de los españoles. Oyóse un alarido por toda la escuadra. Todos los cables fueron cortados, y los buques empezaron á moverse en varias direcciones. Los buques más grandes se enredaron entre sí. Algunos fueron incendiados por los buques que ardían. El más grande y hermoso de los buques de la Armada, la capitana, fué arrojado á la costa, tomando posesión de él los franceses. Cuando amaneció el día, estaba inutilizada parte de la escuadra española, pero la mayor parte se había hecho á la mar, y se vió que hacía vela para los puertos de los Países Bajos. Los ingleses levaron anclas y los siguieron. Alcanzaron á la escuadra española frente á Gravelinas y la atacaron inmediatamente. Se abrieron paso á través de la vanguardia y atacaron á los navíos almirantes. Los acribillaron completamente, destrozaron su velamen y aparejos, y los echaron sobre el cuerpo principal. Cuatro de sus buques chocaron con violencia. Durante seis horas continuaron la batalla los ingleses, evitando siempre las tentativas hechas por los españoles para ponérseles al costado. Tres de los buques españoles se fueron á pique antes de terminarse el combate, y muchos otros se movían, completamente destruídos, hacia los fatales bancos de arena de Holanda. Ya habían sido sacrificados diez y seis de los mejores buques españoles, y habían sucumbido como cuatro ó cinco mil soldados; sin embargo, no había sido perdido ni un solo buque, y no habían muerto más de cien ingleses.

Ahora soplaba con fuerza el viento, é impelia á los buques sobre una costa de sotavento; viendo esto el duque de Medina-Sidonia, capitán general de la escuadra española, dió orden

de retirada. Entonces se dirigió la Invencible Armada hacia el nordeste, á la alta mar. Lord Howard los siguió con parte de la escuadra inglesa; los demás buques que estaban escasos de municiones, se dirigieron al Támesis. Estalló un tremendo temporal. El viento del sur arrostró á los galeones españoles hacia los mares fríos, tenebrosos y hambrientos del norte. Howard los persiguió hasta el estrecho de Forth. Era innecesario ir más allá. Los vientos tenían en su poder al enemigo. Los buques desarbolados se fueron á pique uno después de otro. Fueron dispersados á todos los vientos. Algunos de ellos naufragaron en las ásperas costas de Noruega. No podían darse á la vela hacia el sur. El Canal Inglés estaba bloqueado para ellos. No podían llegar á España más que por las costas del oeste de Escocia y de Irlanda. Pero la navegación era peligrosísima. Al tratar de llegar al océano, del oeste, naufragaron muchos de los buques españoles en las islas de Shetland y Orkney, ó en las rocas de las peligrosas mareas de los estrechos de Stronsa y de Pentland<sup>1</sup>.

Y una vez en el mar del oeste quedaban aún los peligros de las Hébridas y las islas rocallosas del oeste de Escocia, contra las que había que luchar. La estación estaba muy adelantada y el mar viene entonces del oeste con tormentas de un tremendo poder. Las costas de Escocia y de Irlanda se vieron llenas de buques naufragos. Muy pocos españoles quedaron para referir la historia; solamente las cantidades de trozos de madera encontrados á montones en la costa, indicaban el número de buques perdidos. Sin embargo, se sabe que treinta y ocho buques españoles, incluso el gran galeón del almirante Oquendo, naufragaron en la costa irlandesa, pereciendo casi todos los que estaban á su bordo. El resto de la Armada retornó á España en estado de ruina. Los buques estaban tan mal que no podían servir en lo sucesivo<sup>2</sup>.

1. Uno de los naufragios se supone haber tenido lugar en Fair Island, una cadena de rocas batida por las tormentas. Algunos de los tripulantes deben haberse salvado, porque hay entre los isleños un tinte de sangre española.

2. Con respecto de la Armada, es probable que hubiese realizado sus propo-

Nunca repitió Felipe su empresa de la Armada. Le era necesario, sin embargo, sostener una escuadra grande para mantener su comunicación con sus posesiones de América, lo mismo que para proteger los buques cargados de oro, en su viaje para España. Como siguieran en guerra Inglaterra y Holanda contra España, ocurrían frecuentes combates navales entre las escuadras respectivas de esos países. Los ingleses y los holandeses estaban á la expectativa de los galeones españoles, para arrancarles el oro con que Felipe hacía la guerra contra la libertad inglesa y holandesa.

Grandes hechos de valor se efectuaron por los heroicos marineros ingleses. Tomemos como ejemplo el último combate de sir Ricardo Grenville, vicealmirante de la escuadra en tiempo de la reina Isabel. Fué enviado á las Azores para cortar el paso á la escuadra española de La Plata. Felipe de España, informado de ello envió una poderosa escuadra compuesta de cincuenta y tres buques para frustrar la tentativa, y conducir los buques con el oro á puerto seguro. Las escuadras se encontraron, seis buques ingleses contra cincuenta y tres españoles. La superioridad de estos últimos era tal, que cinco de los buques ingleses, bajo el mando de lord Howard, fueron obligados á ceder. Sir Ricardo Grenville permaneció en la *Venganza*, el viejo buque en que sir Francisco Drake había peleado con la Armada más arriba del Canal Inglés. No quiso cejar. Resistió á toda la escuadra española.

Tenía consigo solamente cien hombres, pero cada uno de ellos era tan valiente como él. Durante doce horas arrojaron sus balas los españoles sobre el sentenciado buque. Lo abordaron quince veces, y fueron rechazados con valor decidido.

sitos á no ser por la valerosa defensa de los marineros. La escuadra, entonces como ahora, es la primera muralla de defensa. La reina Isabel no tenía ejército permanente ni milicia. Sólo podía revistar 4,000 voluntarios. La Armada habria sido vencida, destrozada y arrojada á los mares del norte, antes que la reina pudiera reunir su puñado de voluntarios de Tilbury, si la escuadra inglesa no hubiese podido impedir que desembarcaran los soldados de la Armada; Londres habria caído en sus manos como galardón, y por consiguiente, la salvación de Inglaterra, fué debida únicamente á los marineros.

Sir Ricardo fué herido dos veces. Le llevaron abajo, y recibió otra herida en la cabeza mientras que el cirujano que lo estaba vendando fué muerto á su lado. Estando impedido así, aconsejó que el buque fuera echado á pique antes que ceder; pero la mayor parte de la tripulación se opuso á ello, y la *Venganza* arrió: único buque tomado hasta entonces por los españoles. Pero estaba tan terriblemente destrozado por los proyectiles que habían penetrado por todas partes, que no pudo ser mantenido á flote, y á los dos días se fué á pique.

La muerte del héroe fué tan noble como su vida. « Aquí, dijo, yo, Ricardo Grenville, muero con ánimo contento y tranquilo, porque concluyo mi vida como debe hacerlo un verdadero militar, peleando por su país, por la reina, por la religión y 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 concluyó el valeroso sir Ricardo Grenville.

Generalmente andan juntos el poder y el comercio. Cuando un país pierde su comercio pierde también su poder. Él uno depende del otro. El primer Estado comercial de los tiempos modernos era Venecia. Vemos los restos de ello en los magníficos palacios á lo largo del Gran Canal, á pesar de que ahora está en la pobreza aquella ciudad. Después de la batalla de Lepanto se fué el comercio más hacia el oeste. Génova se hizo entonces el centro del comercio en el sur, 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.

Pero el terrorismo de Alba, durante el reinado de Felipe II, destruyó el comercio de Bélgica. España, por tanto tiempo tirano del nuevo mundo, de Alemania, Italia y de los Países Bajos, se hizo el hazmereír de Europa<sup>1</sup>. Holanda la acosó, y

1. Lo que causa verdaderamente risa es que se traten con tanta ligereza asuntos serios y formales, y que se lleve tan lejos el desconocimiento de la verdad ó la pasión, convirtiendo las serenas páginas del libro en lo que ape-

puso en fuga sus buques. Holanda se hizo el gran emporio del comercio del mundo, mientras que el tráfico de España decaía constantemente, hasta que llegó á ser el empobrecido país que ahora vemos.

El comercio de Inglaterra siguió al de Holanda. Ambas 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. Establecieron nuevos países, y extendieron sus colonias por todo el mundo. Francia, España, Holanda é Inglaterra, formaron igualmente establecimientos en la América del Norte; pero aunque sobrevivieron los restos de todos, los pasan 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 será el idioma que más se hable en el mundo. Todo esto dimana de los buques y los marinos.

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

Con todo, hizo sentir su poder en todas partes. Fué conducida por muchos héroes, y más que todo por Nelson. Era un hombre de genio extraordinario. Veía claramente y obraba con vigor. Sentía que era obligación suya y su deber, vigilar la existencia misma de Inglaterra. Los hombres y las mujeres se

nas se toleraría como humorístico artículo de periódico. La historia ha juzgado ya la conducta de España en los Países Bajos, como juzgará la conducta de Inglaterra en la India y en Irlanda. Los actos de terrible ferocidad ó de salvajismo serán igualmente reprobados por la crítica histórica.

N. del T.

sentían seguros y estaban tranquilos mientras Nelson cuidara el 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 ser expresado por las palabras de Homero:

El primero y el mejor de los presagios es combatir 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 pronunció fueron estas: « ¡He cumplido *con mi deber*: por ello alabo á Dios! »

Nuestros marinos son nuestros hombres, formados por las tradiciones de una raza naval, que obran por sus instintos en un deseo á 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 á nadie para mostrárnoslo, y que nos haga pensar en Drake, ó Grenville, ó Collingwood, ó Nelson. Nuestros marinos son nuestros hombres peculiares. Ved su carácter tal como lo ha descrito lord Sandon, en Liverpool. Dirigía la palabra á un número de muchachos 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, sobre todo, *fel, valiente, bondadoso, considerado para con los débiles, y resuelto á cumplir con su deber para con Dios y con su patria*. Las personas que pasan una vida más feliz, son aquellas que no piensan primero en sí, sino en los que las rodean, que cumplen con su deber y fian en Dios para lo demás. Ésta es la mejor recepción en la vida; de este modo es cómo están formados los más nobles caracteres ingleses. »

Las condiciones establecidas por la reina para el premio dado por Su Majestad á los muchachos marinos, son éstas:

*Placentera sumisión á los superiores, respeto propio é independencia de carácter, bondad y protección á los débiles, disposición pronta para perdonar las ofensas, deseo de conciliar las diferencias de los otros, y, sobre todo, consagración sin miedo al deber, y veracidad inquebrantable.* Evocados y llevados á la acción estos principios, producirán en cualquiera condición de la vida un carácter moral casi perfecto.

El marino es fiel á su buque. En la hora del peligro, el último hombre que lo abandona es su capitán. Que el peligro sea producido por el fuego ó por la tormenta, el capitán ve que primero se salven las mujeres y los niños, después sus pasajeros, en seguida su tripulación, y por último, él mismo. En semejantes 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 únicamente, » 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 esfuerzo para salvarlas. Aunque el hombre valeroso puede apreciar el peligro en todo su valor, no le teme sino que lo desafía virilmente. Está pronto á hacer frente á la muerte y á la vida con igual serenidad.

Uno de los casos más notables de que un capitán de buque de guerra permaneciera hasta lo último á 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 naufragio. Se trabajó sin cesar en las bombas. Todo aquello que parecía que podría aligerar el buque fué echado el agua: cañones, bastimentos y bombas. Después de cuarenta y ocho horas de un trabajo incesante, sin esperanza de salvación, se levantó un clamor, pidiendo los botes. El sirviente de Riou le preguntó en qué bote iba á ir él, para poder tomar asiento al lado suyo. La contestación 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 tripula-

ción, 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 parece que 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. La mayor parte de los botes se perdieron, pero el buque se salvó. Después de ocho semanas de heroica fortaleza y habilidad marina, fué mantenido á flote *el Guardián* hasta que llegó á parajes donde había balleneros holandeses, y por éstos fué remolcado á la bahía de la Tabla. El capitán Riou fué muerto después peleando valerosamente con su buque en la batalla de Copenhague.

Tomad otro caso, el del capitán de un buque mercante ordinario, habituado al sentimiento de honradez y de deber. Nos referimos al difunto capitán Knowles, á quien Gladstone considera ser un « héroe más grande » que Napoleón, porque su vida estaba completamente libre de egoísmo. La circunstancia culminante de su vida fué la siguiente: el buque *Northfleet* del que era capitán, que iba de Londres á Hobart Town, con un número de emigrantes á bordo, estaba anclado frente á 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. Pero de pronto chocó contra él el vapor español *Murillo*, y le abrió un agujero grande en el fondo. En el acto principió á hundirse. El buque español retrocedió de entre los demás y se fué á todo vapor, dejando para que perecieran á más de trescientas personas, sin dar la menor muestra de ayuda. El capitán Knowles ordenó que trabajaran las bombas, y puso las señales de estar en peligro. Hubo gran confusión entre los pasajeros y gran desesperación entre las mujeres cuando vieron que el buque se iba á pique. Fueron bajados los botes, y el capitán ordenó que las mujeres y los niños fuesen colocados en el acto 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 aba-