

NELSON

TOM POCOCK



**BIBLIOTECA SALVAT DE
GRANDES BIOGRAFIAS**

The left side of the image shows the spine and front cover of a book. The cover is decorated with a repeating pattern of stylized, overlapping floral or leaf-like shapes in a vibrant red color against a white background. The pattern is dense and covers the entire visible surface of the book's exterior.

NELSON

**BIBLIOTECA SALVAT DE
GRANDES BIOGRAFIAS**



The Doctor

<http://thedoctorwho1967.blogspot.com.ar/>

<http://el1900.blogspot.com.ar/>

<http://librosrevistasinteresesanexo.blogspot.com.ar/>

NELSON

TOM POCOCK

Prólogo

LAUREANO CARBONELL

SALVAT

Versión española de la obra original inglesa: *Nelson and his world*, publicada por Thames and Hudson, Ltd., Londres.

Traducción del inglés a cargo de Laureano Carbonell.

Las ilustraciones cuya fuente no se indica proceden de Thames and Hudson, Ltd., Londres.

Indice

	<u>Página</u>
Prólogo	9
1. Aprendizaje en el mar	17
2. Al Artico	31
3. Un amigo de la realeza	43
4. Un navío de línea	58
5. La guerra en el mar	76
6. El héroe de Abukir	91
7. De regreso a Inglaterra	116
8. La expedición al Báltico	129
9. Del paraíso de Merton al encuentro del destino	144
10. Trafalgar	160
Cronología	173
Testimonios	175
Bibliografía	177

© Salvat Editores, S.A., Barcelona, 1985.

© Thames and Hudson, Ltd., Londres.

ISBN: 84-345-8145-0 (obra completa).

ISBN: 84-345-8192-2.

Depósito legal: NA-799-1985

Publicado por Salvat Editores, S.A., Mallorca 41-49. 08029 - Barcelona.

Impreso por Gráficas Estella. Estella (Navarra), 1985.

Printed in Spain



Horatio Nelson (1758-1805)

Horatio Nelson, uno de los más eminentes marinos de todos los tiempos, nació en Burnham Thorpe en 1758. Ingresó en la marina a la edad de doce años, y tras haber prestado servicios en América, Europa y la India, fue nombrado capitán de navío en 1779. Ocho años más tarde, durante su estancia en la isla de Nevis, Nelson contrajo matrimonio con Frances Nisbet, y se trasladó a Inglaterra hasta que, a raíz de la guerra con Francia, le fue confiado el mando del navío *Agamemnon*, perteneciente a la escuadra del almirante Hood. Destinado en Nápoles, conoció en esta ciudad a lady Emma Hamilton, esposa del embajador inglés, con la que entabló relaciones íntimas que ocasionaron la ruptura de su matrimonio con Frances. En 1794, en Córcega, durante el sitio de Calvi, Nelson quedó tuerto del ojo derecho, y tres años más tarde, después de haber conseguido el triunfo sobre la flota española en la batalla de San Vicente, perdió el brazo derecho durante un ataque frustrado a Santa Cruz de Tenerife. En 1798 recibió el título de barón del Nilo por la derrota infligida a los franceses en la bahía de Abukir y un año después se le encomendó la flota que debía actuar en Nápoles contra franceses y jacobinos italianos. Tras derrotar de nuevo a la armada francesa en aguas de Malta, Nelson regresó a Inglaterra aureolado de una fama casi legendaria. En 1805, habiendo sido nombrado comandante en jefe de la escuadra del Mediterráneo, persiguió a la flota de Villeneuve en las Antillas y la hizo regresar a Europa. Reunidas las fuerzas francoespañolas, Nelson las derrotó en Trafalgar el 21 de octubre de 1805, pero murió en el curso de la batalla.

◀ *Retrato de Horatio Nelson a los 39 años de edad, por la época en que se recuperaba de las heridas sufridas durante el ataque a Tenerife, pintado por Lemuel Abbot en 1797. National Portrait Gallery, Londres.*



Prólogo

Nelson y la marina británica de su tiempo

por Laureano Carbonell

Para definir brevemente a Nelson habría que decir, como mínimo: «Almirante inglés, verdadero genio de la estrategia y táctica navales, que lleno de confianza en sí mismo no dudó ni un instante en desobedecer las órdenes de sus superiores para conseguir las más importantes victorias navales». Todo esto es sólo una parte de lo que se desprende de su propia biografía. Pero en realidad hay algo más. En Nelson coinciden otros dos hechos fundamentales: la decisión con que aplicó sus ideas, llegado el momento adecuado y, más importante aún, que las circunstancias le brindaran la oportunidad de llevarlas no sólo a la práctica, sino también de hacerlo en momentos realmente decisivos. Las batallas navales de cabo San Vicente (1797), Abukir (1798), Copenhague (1801) y Trafalgar (1805) son una muestra bien palpable de ello.

El cuerpo de Nelson conservó una huella permanente de casi todas sus acciones: fiebres recurrentes, como secuela de la expedición a través de las selvas de Nicaragua; pérdida del ojo derecho, en el asedio de Calvi, en Córcega, tras la caída de Tolón; herida en la cabeza, en Abukir, y pérdida del brazo derecho, en su frustrado ataque a Santa Cruz de Tenerife el día 24 de julio de 1797, que le fue amputado a bordo del HMS Theseus.

El fracaso de Nelson en Tenerife tuvo una gran difusión en España, gracias a las obras aparecidas inmediatamente dando cuenta de la noticia. De todas ellas, sin embargo, destaca la oda escrita al respecto por José de Viera y Clavijo y que termina diciendo:

◀ Dibujo alegórico de los últimos momentos de Nelson en la batalla de Trafalgar.

Y tú, que en esta guerra,
¡Oh escuadra!, nos creíste dar espanto,
Vuélvete a Inglaterra,
Cargada de tu luto y tu quebranto,
Y dile al Parlamento:
No ofenderé al canario; es juramento.

En el ataque, Nelson perdió también varias banderas y en la isla existe todavía el cañón del calibre de 12 libras llamado Tigre, cuyo disparo hacia el muelle produjo lo que le atribuye la redondilla publicada en el Diario de Tenerife con motivo del centenario del suceso:

Maté a Bowen atrevido,
a Nelson le quité un brazo,
a veintidós de un balazo
muertos, al inglés vencido.

La pérdida del brazo le permitió a Nelson mostrar su extraordinario respeto y aprecio hacia sir Edward Berry, su fiel amigo e inmediato subordinado, cuando en el transcurso de una recepción en la corte, el rey le expresó su sentimiento por el percance. Ante estas palabras no dudó un instante y respondió: «He perdido el brazo derecho, pero no la mano derecha», mientras señalaba a Berry.

Finalmente, en el combate de Trafalgar, la batalla naval más decisiva para Inglaterra y cuya victoria le confirmó el disfrute de la talasocracia del mar durante algo más de un siglo, Nelson perdió la vida, apenas conseguida la victoria y sin poder, por tanto, llegar a vislumbrar siquiera las mieles de tan resonante y espectacular triunfo.

Por desgracia, la derrota de Trafalgar significó para España el comienzo de una serie de vicisitudes realmente deplorables, tanto para el país en sí como para la propia marina, y que más vale no recordar aquí. De todos modos, conocida la valentía y el ardor con que los españoles combatieron, se publicaron muchas obras dedicadas a perpetuar la memoria de las víctimas de tan trascendental enfrentamiento, entre las cuales cabe destacar la Oda a los marinos españoles en el combate del 21 de octubre, escrita por Manuel José Quintana, publicada en Madrid en 1805 y de la cual se hicieron varias ediciones. Concretamente, es de destacar el apóstrofe siguiente:

No, empero, sin venganza y sin estrago,
generoso escuadrón, allí caíste;
también brotando a ríos
la sangre inglesa inunda sus navíos;
también Albión pasmada
los montes de cadáveres contempla,
horrendo peso a su soberbia armada.
También Nelson allá... Terrible sombra,
no esperes, no, cuando mi voz te nombra,
que vil insulté tu postrer suspiro.
Inglés te aborrecí; héroe te admiro.

Por aquel entonces, muchos andaluces mostraban su opinión al respecto diciendo: «Aunque el Señorito [Nelson] ha arruinado a la marina española, sentimos sinceramente su muerte.»

Pero, ¿cómo era la marina en la que sirvió Nelson? Desde el punto de vista de los buques en sí, la marina de la época de Trafalgar estaba viviendo las postrimerías de la era de la vela, ya que el último combate entre navíos impulsados por la energía del viento se produjo en Navarino, el año 1827. A partir de entonces, se haría cada vez más ostensible el empleo de unidades mixtas de vela y vapor, hasta la década de 1870 en que se utilizarían únicamente ya las de propulsión mecánica.

Con respecto al navío de vela es preciso decir que fue, sin ninguna duda, la mayor máquina, y también la más compleja, realizada por el hombre hasta la llegada de la revolución industrial. Además, y aunque la energía motriz la proporcionaba directamente el viento, la realidad es que se aprovechaba gracias al gran esfuerzo muscular que se aplicaba para la orientación y disposición de las velas, así como en la ejecución de todas las maniobras necesarias para el correcto gobierno del navío.

Un navío era una verdadera obra de ingeniería de proporciones colosales. Para evaluarlo basta decir que en la construcción de uno de 74 cañones, el de porte más común de la época final de la vela y en el cual se fundaba en gran parte la estrategia naval de todos los países, exigía el empleo de unos 3.000 árboles, además de otros 40 destinados a arboladura. Ante esta cantidad de madera no es extraño que hoy en día la mayoría de las costas del mundo aparezcan grandemente desforestadas.

En la marina británica, una buena parte de la marinería que formaba la dotación procedía de la leva. Es decir, cuando un navío no tenía hombres suficientes para cubrir todos los puestos y hacerse a la mar, se enviaba una patrulla a tierra para apresar

por la fuerza a cuantos encontrara a su paso, y en este cometido mostraba una especial predilección por los borrachos y por los que andaban a horas intempestivas por lugares deshabitados, pues nadie acudía en su auxilio por mucho que gritaran.

Curiosamente, los miembros de las patrullas no iban armados y por lo general llevaban sólo cabillas de madera. En alguna ocasión lucían machete. No solo para impresionar. De todos modos, la leva no se practicaba solamente en tierra. Los navíos ingleses no dudaban, cuando las epidemias o las bajas producidas por el combate habían diezmado su dotación, en apoderarse de los tripulantes de las naves mercantes que encontraban a su paso, dejándolas en ocasiones tan desprovistas de personal que los pocos que restaban a bordo debían hacer esfuerzos sobrehumanos para llegar a puerto. Además, hay que tener en cuenta que en estos casos los ingleses elegían convenientemente a la gente, de modo que normalmente se llevaban a los mejores y más diestros.

No obstante, no toda la marinería procedía de la leva. Entre ella había también quienes se habían enrolado voluntariamente, quizás como mal menor ante cualquier problema, así como los condenados por un tribunal y aquellas a quienes se les había conmutado la pena por un determinado periodo de servicio a bordo.

En cuanto al sueldo de los marineros, entre 1653 y 1797 se mantuvo totalmente estable, siendo de 24 chelines por mes lunar; luego subió a 33 chelines y 6 peniques, y a mediados del siglo XVIII llegó a los 47 chelines. Además y en concepto de alimentación, un marinero británico recibía:

Bizcocho: 1 libra al día
Cerveza: 1 galón al día
Carne de vacuno: 2 libras 2 veces por semana
Carne de cerdo: 1 libras 2 veces por semana
Guisantes: 1 pinta 4 veces por semana
Avena: 1 pinta 3 veces por semana
Azúcar: 2 onzas 3 veces por semana
Mantequilla: 2 onzas 3 veces por semana
Queso: 4 onzas 2 veces por semana y 2 onzas, un día por semana.

De todos modos, conviene destacar que estas cantidades eran totalmente teóricas. En la práctica, además de ser todos los productos de la peor calidad, lo más corriente era dar a cada

rancho compuesto por seis hombres las cantidades correspondientes a cuatro personas, con lo que la proporción de cada una se veía notablemente disminuida.

Los guardiamarinas, en cambio, ingresaban en la marina a instancias del capitán y en calidad de voluntarios, aunque embarcaban por razones muy diversas. Lo más corriente era que el capitán embarcara al hijo de algún amigo con el propósito de favorecerle, como ocurrió con Nelson, o también para ganarse el favor de algún personaje influyente e incluso por la razón más interesada de favorecer al hijo de algún acreedor con el fin de que éste se olvidara de presentarle su factura al cobro.

En aquella época, durante la estancia de los navíos británicos en puerto, estaba permitido que las mujeres de los tripulantes pudieran instalarse a bordo, pese a que por las características del lugar y la circunstancia de dormir en coys colgados muy juntos, cualquier intento de intimidad era imposible. Y si por necesidades del servicio era preciso distinguir cuando se trataba de hombre o mujer entre cualquiera de los que estaban durmiendo, bastaba lanzar la orden convenida de *ipierna fuera!* para que todos sacaran una del coy y así, una vez en el aire, se podía efectuar la oportuna discriminación, de acuerdo con el vello que la cubría.

La abundancia de mujeres a bordo propiciaba de vez en cuando algún nacimiento. En este caso, a los recién nacidos, los ingleses no los designaban como *naonatos*, como es usual entre nosotros, sino como «hijos del cañón», por ser la chaza, es decir el espacio comprendido entre dos piezas de artillería contiguas, el único sitio disponible para dar a luz a un vástago.

Durante la navegación, en cambio, estaba totalmente prohibida la presencia de mujeres a bordo. Lógicamente esta norma se vulneraba con gran frecuencia y una prueba de ello es que los británicos recuerdan el nacimiento de dos niños a bordo, en pleno combate. Uno en el «glorioso primero» de junio de 1794, en el que la flota británica derrotó a otra francesa, aunque no logró impedir la llegada de un convoy a Francia, cual era el objetivo; y el otro en plana batalla de Abukir, en 1798.

Obviamente la existencia de mujeres a bordo no se daba sólo en la marina británica. El artista Leslie Arthur Wilcox, en su óleo *Jeanette-Battle of Trafalgar*, 1805, ilustra el hecho anecdótico de una joven francesa rescatada de las aguas por la dotación de un bote del HMS Pickle en plena batalla de Trafalgar. El hecho tiene su explicación: había embarcado como polizón a bordo del navío francés Achille para no separarse de su marido, que presta-

ba servicio en él. Luego, en el transcurso del combate, el navío fue pasto de las llamas y terminó volando por los aires como consecuencia de una violenta explosión. Por fortuna, y aunque parezca una novela rosa, tanto Jeannette como su marido figuraron entre los supervivientes salvados por los ingleses.

Algo más frecuente aún era el caso de las mujeres que, haciéndose pasar por hombres, prestaban servicio a bordo de las unidades de la marina de guerra. Una de ellas fue Mary Lacey, enrolada en la marina británica bajo el nombre de William Chandler y que posteriormente trabajó en el arsenal de Portsmouth. En 1.772, cuando se descubrió el engaño, fue despedida de inmediato, aunque se le concedió, por razón de sus servicios, una renta vitalicia equivalente a la pensión de jubilación de un carpintero de ribera.

Algo parecido ocurrió con un soldado de la Sexta Compañía del Undécimo Batallón de Marina, llamado Antonio María de Soto, en quien, después de servir durante cuatro años a bordo de la fragata Matilde, se descubrió su condición de mujer. El hecho llegó a oídos de Carlos III y éste decidió no sólo perdonarla, sino incluso concederle una pensión de dos reales de vellón diarios.

Otro detalle característico de la marina británica era el reparto diario de una ración de licor alcohólico a la tripulación. Antiguamente tal ración era de una pinta de brandy (0,568 litros) por persona y día. Luego, a raíz de la conquista de Jamaica en 1687, se impuso en su lugar el reparto de idéntica cantidad de ron. No obstante, y con el fin de reducir la embriaguez, en 1740, el almirante Vernon, a bordo del HMS Burdorf, dio la orden de rebajar la graduación de la bebida, a base de mezclar una pinta de ron con un cuarto de agua (1,136 litros), y además dividir el reparto en dos medias raciones, una al mediodía cuando «el sol se encontraba sobre la llesga del trinquete», según la expresión británica, y otra a las seis de la tarde, lo que se hacía en ambos casos a los acordes de la popular canción Nancy Dawson. Lo más curioso es que en la marina se conocía al citado almirante por el mote de Old Grogam, siendo «grogam» la versión inglesa de la expresión gala «gros grain» que se usaba para designar el tejido de lana basta cual era el del capote de dicho almirante. Y del mote derivó el nombre de grog, con el que se conocía ese ron rebajado con agua.

Además, en determinados casos, y en particular cuando la tripulación había realizado esfuerzos extraordinarios, era costumbre repartir una ración suplementaria de grog como premio, lo que se conocía entre los británicos como ir a «ayustar la

braza mayor». Es decir, ir a hacer algo fuera de lo corriente, pues el cabo citado, dada la importancia de la verga a la cual iba guarnido, raramente se ayustaba pues, en caso de romperse, lo más usual era sustituirlo por otro nuevo.

En 1850, la ración de grog se redujo a un gill (1/4 de pinta) y finalmente, en 1970 se suprimió, en un acto de gran solemnidad al que asistió la reina Isabel II.

Por otro lado, a raíz del descubrimiento de América, cuando la navegación costera dio paso a la de altura, con travesías de gran duración, apareció uno de los peores enemigos de los navegantes: el escorbuto. Tan temible enfermedad causó grandes estragos entre la gente de mar, aunque el temor que todo el mundo sentía ante ella desapareció al conocerse el remedio, que consistía en algo tan simple como una ración diaria de jugo de lima, lo que se hizo obligatorio a bordo de los navíos ingleses a partir de 1.795.

Hasta aquí, una pequeña muestra de algunos aspectos concretos de la marina de la época de Nelson, que contemplados desde una óptica actual tienen un cierto sabor anecdótico.

No quiero terminar sin antes hacer una pequeña alusión a la generosidad británica hacia los familiares de Nelson: tanto su esposa Francis como las hermanas del héroe recibieron una buena pensión, en tanto que los títulos nobiliarios, acompañados de un premio de 10.000 libras y una pensión anual de otras 6.000, pasaron a su hermano William, el clérigo. En cambio, la encomienda de Emma y Horatia al país, hecha por Nelson en los postreros momentos de su vida, no surtió ningún efecto. En realidad, Emma era la prueba evidente de un amor deshonesto y de una unión irregular, siendo Horatia el fruto de ello. Tanto lo uno como lo otro era algo inadmisibles para la sociedad inglesa de aquella época y por tanto nadie podía darse por enterado de ese legado.

Se dice también que a la hora de conceder la pensión al hermano de Nelson, la generosidad de la corona británica estuvo inspirada en el convencimiento de que se trataba de la única forma de hacer llegar indirectamente alguna ayuda a Emma. En ese caso, la responsabilidad de que aquella mujer, que no estaba unida a Nelson por ningún vínculo legal, falleciera en la más completa miseria, habría que atribuirlo totalmente a la tacañería del clérigo.

1. Aprendizaje en el mar

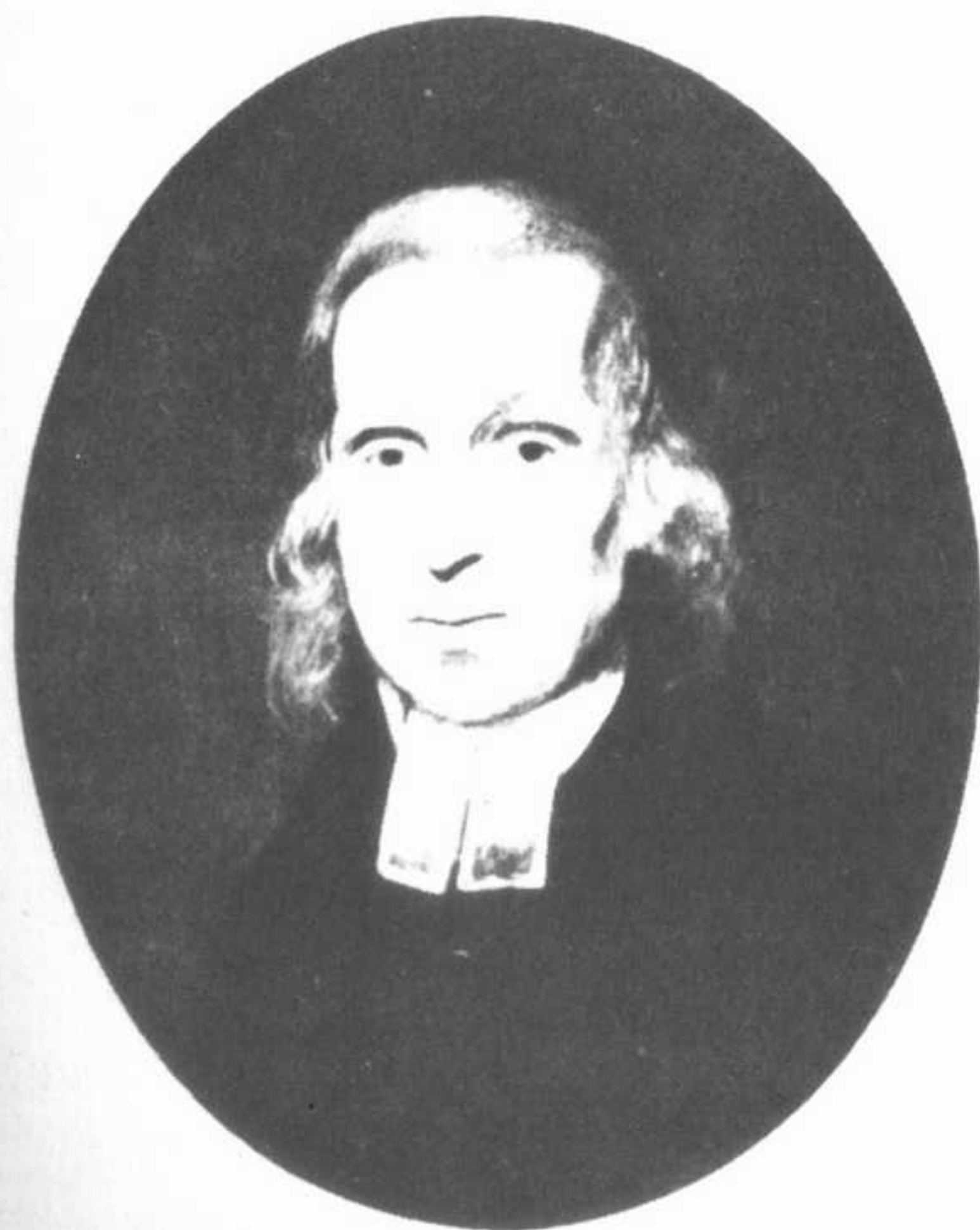
Cuando sopla viento huracanado del norte, en Burnham Thorpe los árboles se inclinan como si fueran los palos de un navío y, al calmarse, llega hasta allí el murmullo de las olas rompiendo en las costas de Norfolk. En ese lugar, tan íntimamente relacionado con el viento y el mar, los dos elementos que más incidieron en su vida, nació Horatio Nelson el 29 de septiembre del año 1758.

Los recuerdos de la infancia de Nelson en Norfolk proceden, en buena parte, de los relatos de las niñeras de la época victoriana, pero ninguno de ellos explica cómo el sexto de los once hijos de un clérigo rural, de escasos recursos económicos, llegó a convertirse en «el Héroe», nombre que, en su honor, llevan muchas tabernas de Norfolk.

Allí pasó los doce primeros años de su vida y durante ese tiempo se forjó, sin duda, lo que le permitiría desempeñar el brillante papel como comandante de marina, con una extraordinaria intuición para la estrategia y la táctica, y su acusada personalidad. Nadie como él ha llamado tanto la atención del pueblo británico y es indudable que una buena parte de los motivos de ello se debe a los años que pasó en esta tranquila villa, situada a menos de cinco kilómetros del mar.

La persona que más influyó en la vida de Horatio Nelson fue su madre, fallecida cuando él contaba nueve años de edad. Tres años después, con el fin de aliviar a su padre, Edmund Nelson, de la pesada carga de mantener sin apenas recursos a una familia tan numerosa, Horatio se enfrentó al mundo por el procedimiento propio de los miembros de la clase media: enrolándose en la marina.

Catherine Nelson influyó en su hijo de forma muy profunda. Horatio la echaba tanto de menos que a los cuarenta años de edad, convertido ya en un personaje de importancia nacional, escribía a un antiguo amigo de Norfolk: «Pensar en el pasado me



Iglesia de Todos los Santos, de Burnham Thorpe, según un óleo de M. E. Cotman. National Maritime Museum, Greenwich. En esta iglesia, construida sobre una antigua fortaleza, se encuentran enterrados los padres de Nelson.

Retratos de Catherine Nelson, de soltera Suckling, y de Edmund Nelson, padres de Horatio, conservados en el National Maritime Museum de Greenwich.



trae no sólo el recuerdo de mi madre, sino que veo su imagen con mis propios ojos.» Hombre sensible y físicamente débil, con una profesión muy dura, Horatio Nelson estuvo falto de amor materno y, por esta razón, cuando descubrió el cariño asociado a la sexualidad en Emma Hamilton, su vida cambió extraordinariamente, con gran preocupación por parte de sus familiares y amigos, y ante la sorpresa de quienes presumían de conocerle a la perfección.

La influencia del padre, Edmund, no fue muy profunda, aunque perduró hasta el término de la vida de Nelson. Tanto él como su madre procedían de buenas familias inglesas, emparentadas de lejos con la aristocracia, aunque la abuela paterna hubiera sido hija de un panadero de Cambridge. El padre era una mezcla de erudito (se había graduado en Cambridge), campesino (por haberse dedicado al cultivo de treinta acres de tierra cerca de



◀ Vista de Paston School, en Nooth Walsham, Norfolk, tercera y última de las escuelas a las que asistió Nelson. Nelson Museum, Monmouth.

Retrato de lord Horatio Walpole de Wolterton, padrino y primo lejano de Nelson por parte materna, pintado por Henry Walton.



Cortesía de Lord Walpole

Parsonage House), caballero (pasó temporadas en el elegante balneario de Batch) y clérigo de fe inquebrantable.

Edmund Nelson transmitió a su hijo una gran fe en un Dios muy personificado, la facilidad de palabra y un agudo sentido del humor, parecido al que luego encontraría en Emma Hamilton. Pero por encima de todo le inculcó una gran confianza en sí mismo, rayana a veces en la omnipotencia. Entre la familia y parientes de Horatio Nelson hubo quince clérigos y esto debió de bastarle para quedar convencido de que un clérigo, por pobre y humilde que fuera, estaba siempre más cerca de Dios que los terratenientes, pese a todas sus riquezas y poder.

Esta creencia fue suficiente para dar a Horatio Nelson la fuerza necesaria, rara en un oficial de marina de aquella época, para desobedecer las órdenes en momentos de peligro y seguir su propio criterio.

Edmund Nelson influyó también en las ideas políticas de su hijo. Gran conocedor de los autores clásicos y muy aficionado a las citas y a la mitología latinas, el clérigo inculcó en Horatio una visión ideal y romántica del mundo antiguo, muy propia del siglo XVIII, y que se vio reforzada por «Clásico» Jones, el maestro de uno de los pensionados de Norfolk donde acudió siendo niño. Esto era muy propio del lugar, pues el arado no cesaba de sacar a

la luz monedas, cerámica y restos de villas romanas, y el relato de las invasiones danesas, iniciadas tras la retirada de las legiones, figuraba siempre en todas las tradiciones locales. Así, era muy comprensible que un chico nacido durante la Guerra de los Siete Años, cuando el riesgo de una invasión era muy grande, identificara los alrededores de su casa y aun el país con la ley y el orden romanos, en tanto que asimilaba a los enemigos del otro lado del mar con el caos y la desesperación.

Desde el punto de vista político, se dice que Nelson era conservador, aunque en realidad se trataba de un conservadurismo patriótico, con algunos toques de liberalismo. Sin embargo, el hecho de que en los últimos años de su vida mostrara en algunos momentos cierto interés por un simple marinero, o por el jornalero de una granja de Norfolk, y se preocupara por mejorar su situación, pudo muy bien ser debido al recuerdo de la infancia, en el seno de su propia familia. Aunque el clérigo Nelson fuera el instrumento de la voluntad divina, lo cierto es que las recompensas que recibía en Burnham Thorpe, no eran ciertamente de este mundo. Mientras los Walpole y demás familias aristocráticas vivían con gran lujo y recibían a los parientes pobres en lugares como Parsonage House, que no pasaba de ser una especie casa del guarda, Susannah la hermana mayor de Horatio, trabajaba

como aprendiz en una sombrerería de Bath. Probablemente, ésta y otras pequeñas humillaciones similares fueron la causa de la vanidad y el afán de títulos y honores que más adelante se despertarían en Nelson, en serio contraste con las cualidades que lo convirtieron en «el Héroe».

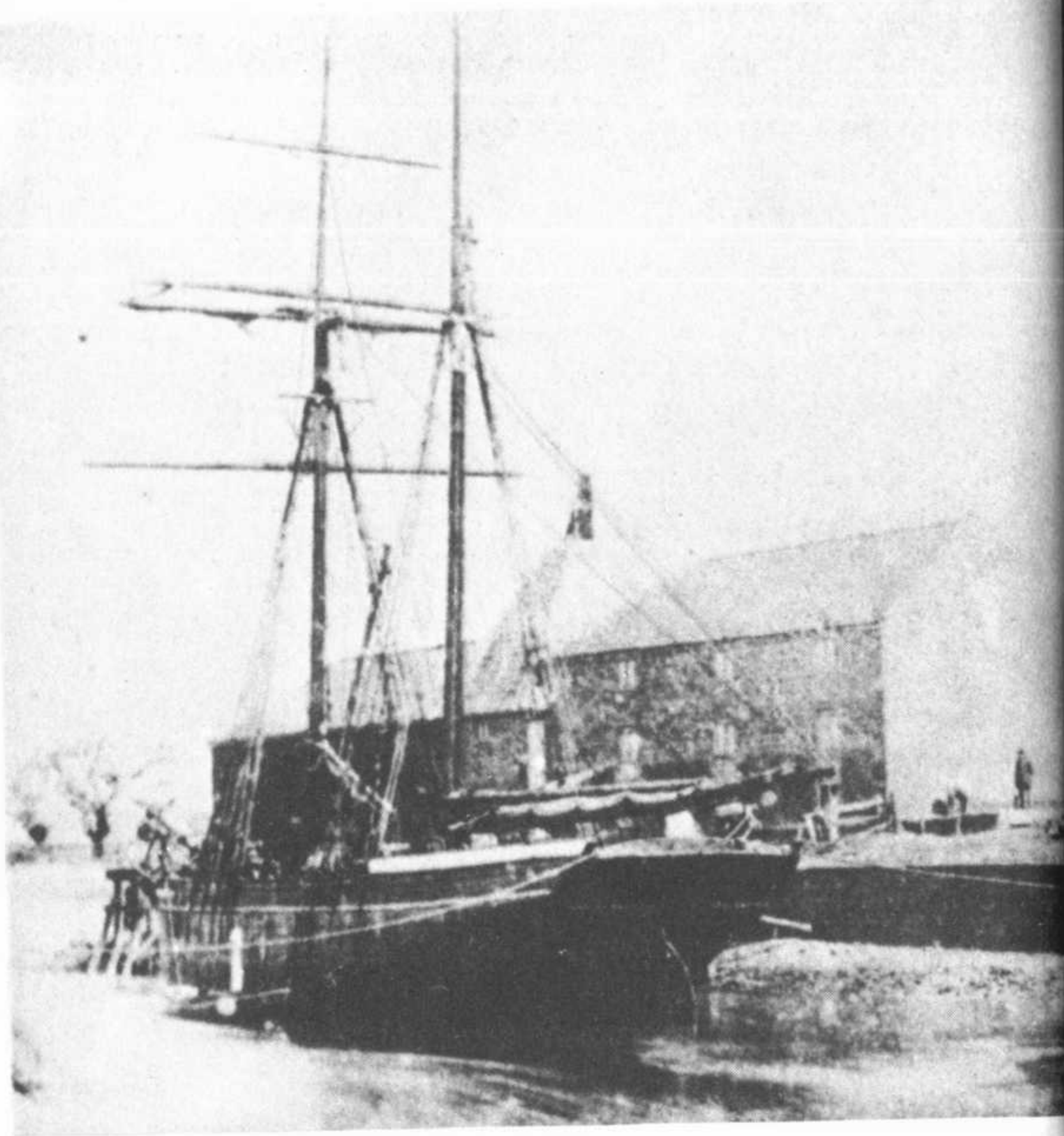
Su padre sentó las bases de la personalidad de Horatio, pero fue su tío, el capitán Maurice Suckling, hermano de su difunta madre, quien le indicó el camino a seguir, hasta convertirle en oficial de marina. Y si Nelson ha pasado a la historia como el genio del individualismo, Suckling es considerado, en cambio, como el prototipo del buen oficial de la marina británica de la época de Jorge III. En él está asociado el profesionalismo del más elevado nivel con el orgullo y gusto señoriales. Al término de la Guerra de los Siete Años se había convertido en el capitán de navío más antiguo, con un brillante historial de combate, y tenía muchas amistades en la marina, lo que era de gran importancia en una época en que la promoción y los destinos dependían tanto o más de las influencias, que de la eficiencia y del valor.

Para su sobrino, Maurice Suckling fue siempre una figura digna de admiración, no solamente por haber participado en combates y viajes, sino también por la espléndida mansión que poseía en Mayfair, que le impresionó hasta el extremo de intentar comprarla al prosperar y convertirse en oficial de marina.

A pesar de ser un muchacho de doce años, no necesitó que le empujaran para hacerse a la mar con su tío. Tanto los barcos como el mar le eran familiares, pues Burnham Overy Staithe, puerto de Norfolk, estaba situado a poca distancia, un simple paseo, de Parsonage House. Allí tuvo ocasión de conocer y observar las embarcaciones de cabotaje que remontaban el río, remolcadas a la sirga, o la llegada de los correos procedentes de Londres, Newcastle y Hull, así como de escuchar historias de contrabandistas. Su tío se encargaría de pulirle y despertar en él la afición por las grandes aventuras. En una ocasión, Edmund Nelson preguntó a Suckling si quería llevar a Horatio como guardiamarina y éste le respondió, con toda franqueza y humor marineramente: «¿Qué ha hecho el desgraciado Horatio, tan débil, para elegirle a él, entre todos los demás, y enviarle a curtirse en el mar? De todos modos le llevaré conmigo, aunque es probable que, apenas entremos en combate, una bala de cañón le arranque la cabeza de cuajo.»

El capitán Maurice Suckling, tío y protector de Nelson durante los primeros años de su profesión, retratado por T. Bardwell. National Portrait Gallery, Londres.

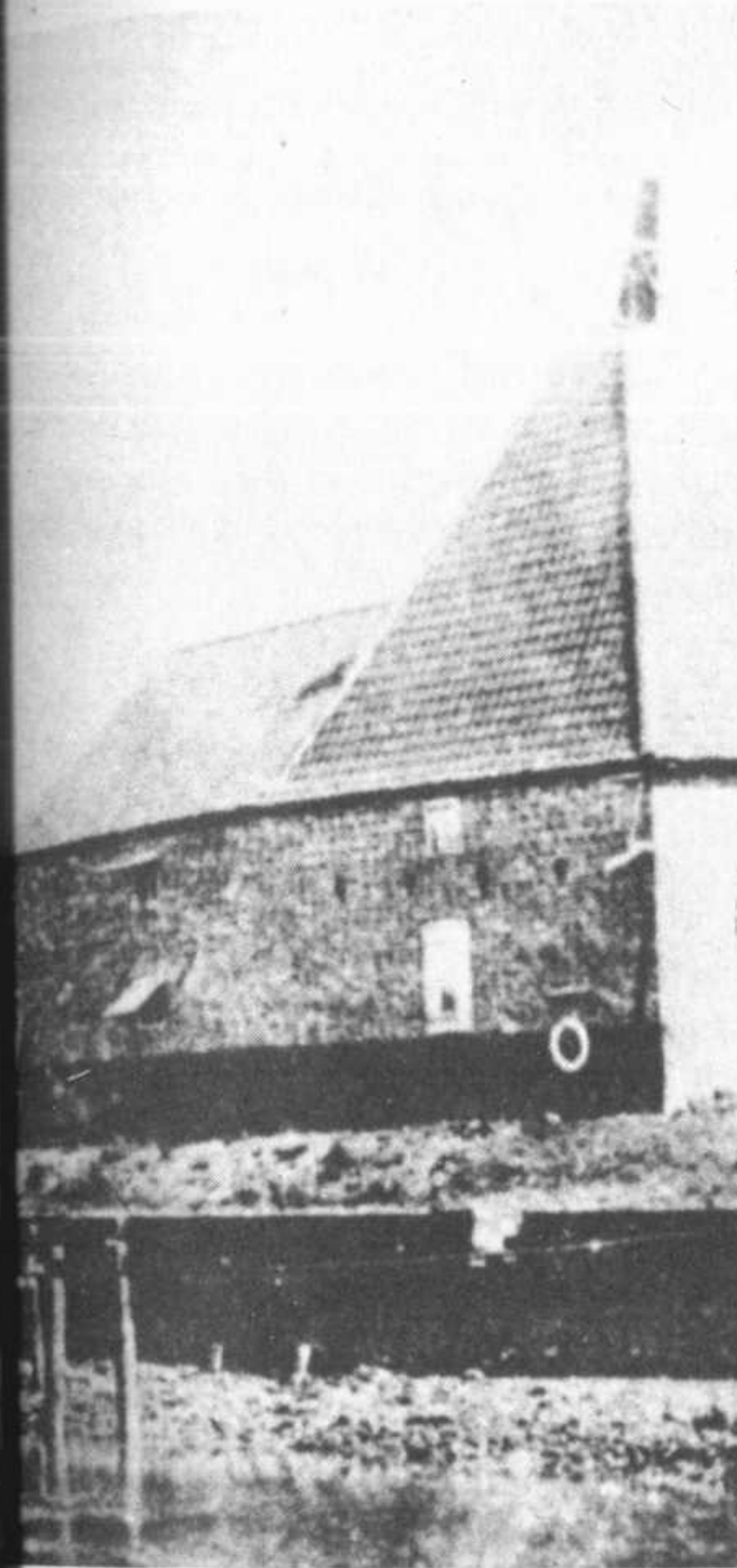




El primer navío

Durante su estancia en los internados de Norwich, Downham Market y North Walsham, Horatio se había acostumbrado a vivir fuera de su casa, pero no por ello dejaba de lamentarse de la vida a bordo de un navío de línea, que le hacía sentirse muy desgraciado. El navío de Suckling, el *Raisnable*, había sido apresado anteriormente a los franceses y estaba fondeado frente a Chatham cuando embarcó Nelson en él, un día muy desapacible de marzo de 1771. Por desgracia, el comandante estaba en tierra y no tenía previsto volver hasta unos días después, de modo que nadie esperaba la llegada de su sobrino, ni tuvo la feliz idea de ocuparse de él.

En los años que siguieron Nelson no se quejó nunca de la



Horatio Nelson a los 15 años con uniforme de guardiamarina, según un retrato de autor desconocido. Nelson Museum, Monmouth.

Burnham Overy Staithe, en Norfolk, donde Horatio Nelson vio por primera vez el mar y los barcos.

incomodidad del coy ni de las bromas pesadas que tenía que soportar como guardiamarina. Por el contrario, procuró siempre ser amable y comprensivo con los demás de a bordo, animándoles en los momentos de combate y entreteniéndoles en la mesa. Uno de ellos recordaba que en una ocasión, a la hora de la cena, estaba sentado al lado de Nelson, ya almirante, y éste le preguntó la edad que tenía cuando ingreso en la marina: «Once años, señor»; Nelson le miró con tristeza y murmuró: «Demasiado joven.»

Inmediatamente después de la llegada del capitán Suckling a bordo, el muchacho inició los estudios de navegación, poniendo en ello todo su interés y aplicación. El año que Horatio estuvo en el *Raisnable* coincidió con uno de los raros periodos de calma en plena guerra, lo que le permitió concentrarse y aprender maniobras, así como todas las demás cuestiones propias de un navío de

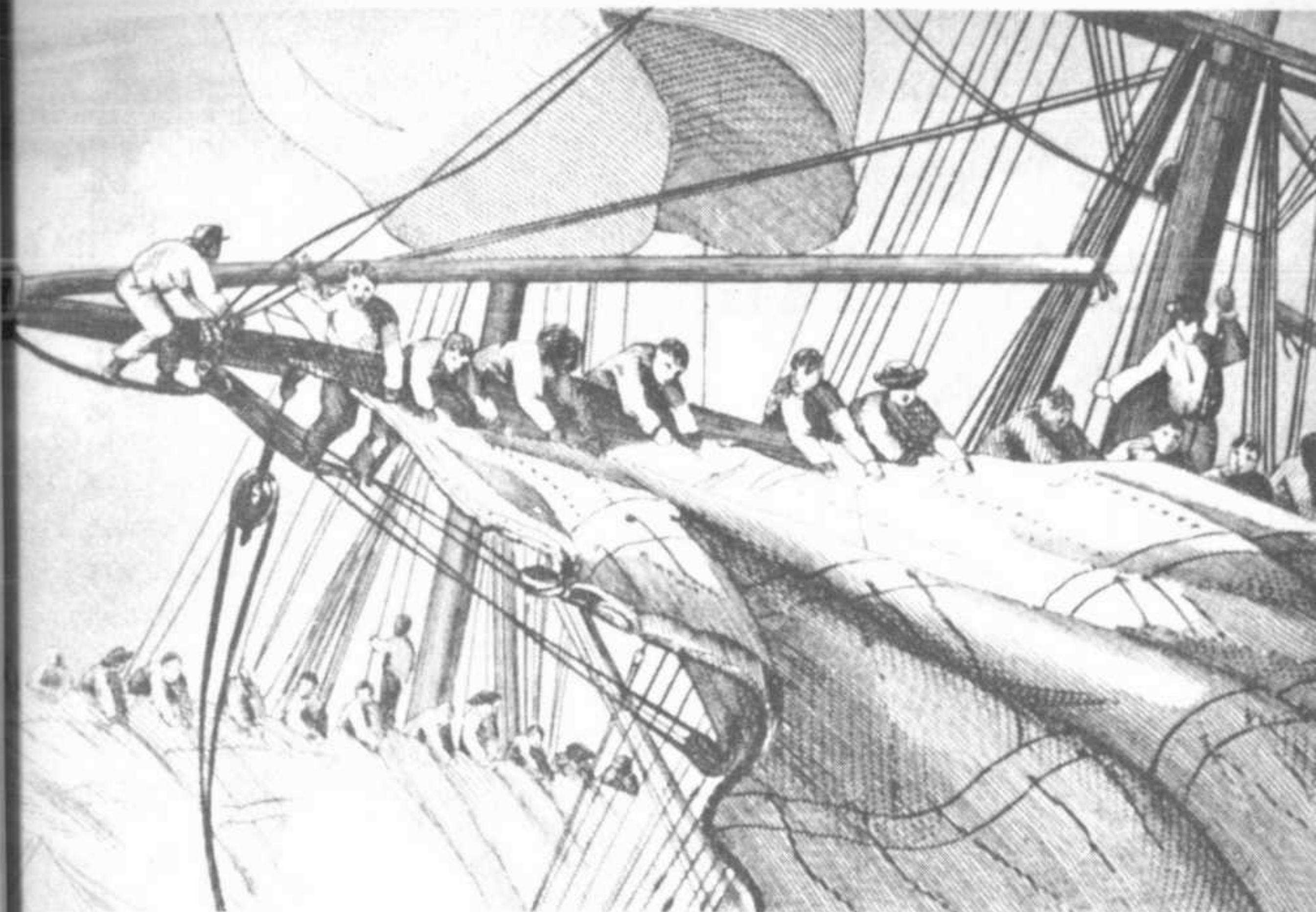
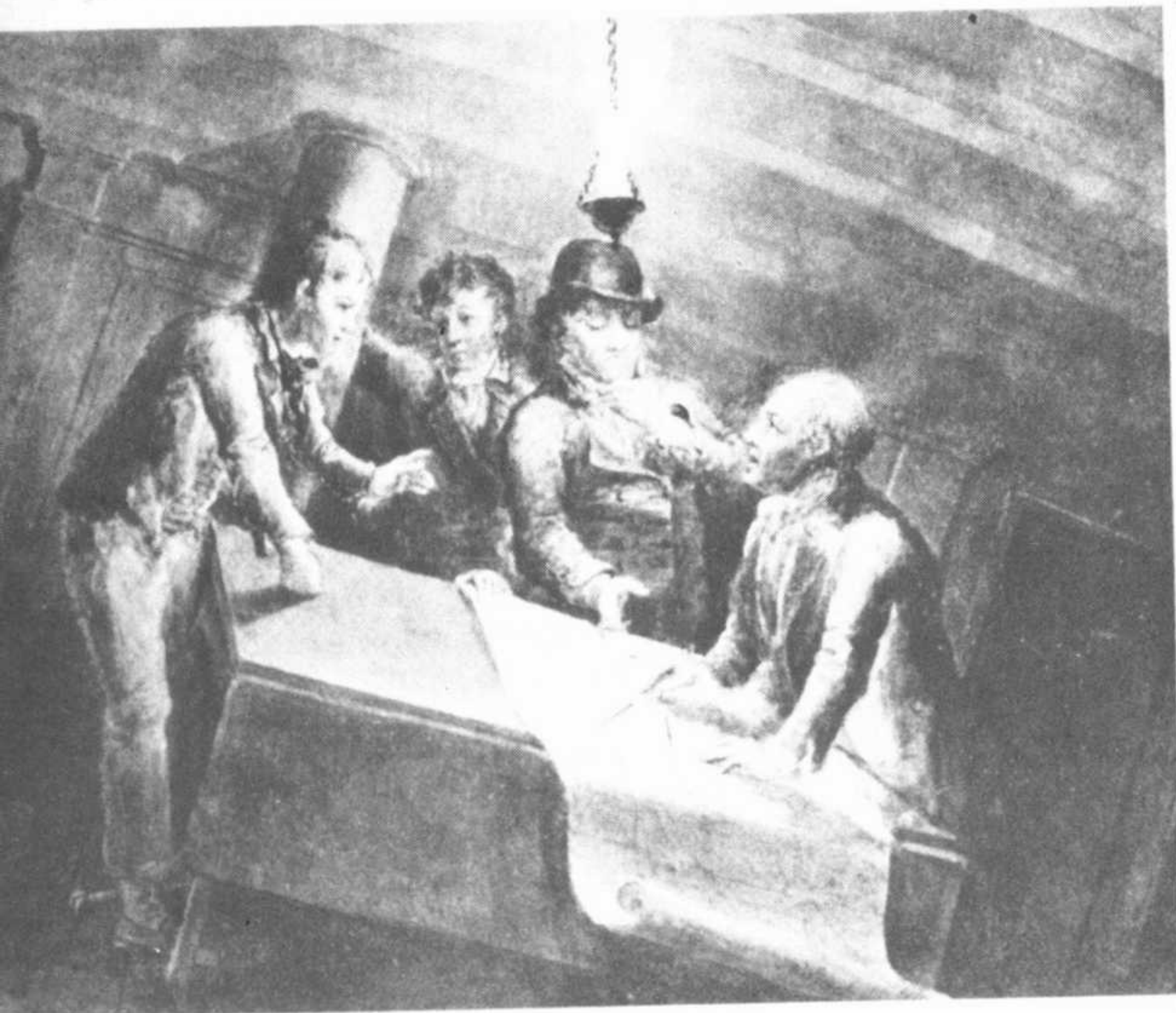
guerra. A lo largo de tres siglos, el navío de línea con cañones en las bandas había evolucionado hasta convertirse en una máquina de guerra muy económica, hecha de madera, hierro, cáñamo y lona, que se movía por efecto del viento y de los músculos de la dotación.

Los estudios empezaban con los fundamentos del arte de navegar. Una vez conseguido el dominio del cuarteo del compás, seguían los principios de navegación. Abundaban también las clases prácticas, empezando por el aparejado y manejo de los botes, hasta llegar a hacer lo propio con el buque.

Unos meses después, cuando el riesgo de guerra disminuyó, el *Raisable* fue amarrado y el capitán Suckling pasó a mandar el *Triumph*, un guardacostas destinado al servicio de vigilancia de

Arriba, marineros trabajando sobre la verga. Grabado de J. G. Heck.
Abajo, brújula de la época en que Nelson era guardiamarina.
The Science Museum, Londres.

Guardiamarinas recibiendo de su capitán instrucciones de navegación.
Cuadro de N. Pocock. National Maritime Museum, Greenwich.



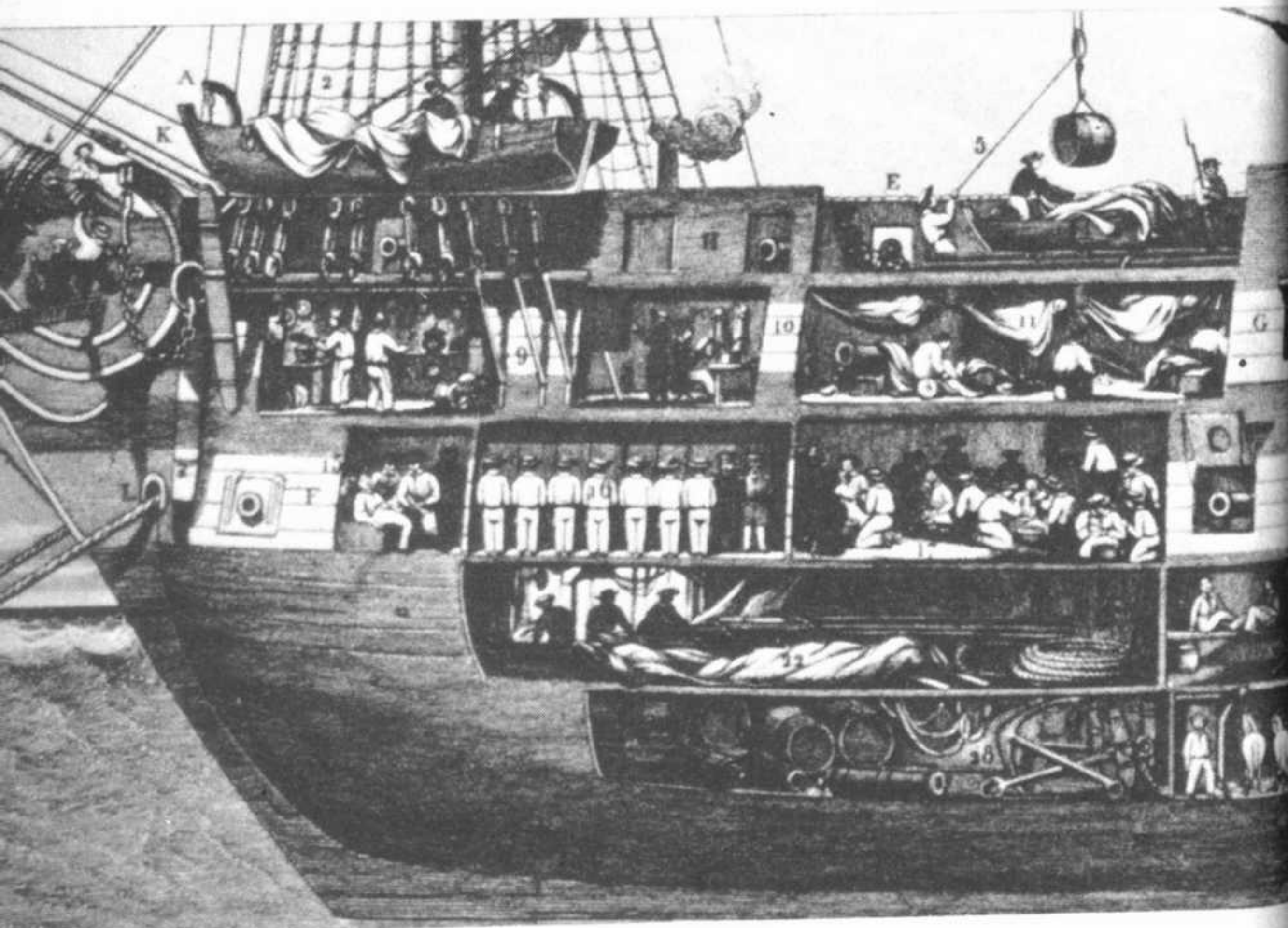
"Iconographic Enciclopedia", 1851



la desembocadura del Támesis. Por aquel entonces, convencido de la conveniencia de que su sobrino hiciera un viaje largo para poner en práctica todo lo que había aprendido, Suckling hizo los arreglos precisos para embarcarlo en un mercante que se dirigía a América. Esto significó para Nelson no sólo el primer viaje al extranjero, sino a las Indias Occidentales, llenas de riquezas y leyendas, y por las cuales los ingleses sentían una gran atracción. Los marineros borrachos no cesaban de hablar de los aztecas y de los incas, del oro y la plata españoles, del tesoro de las flotas de Panamá y de La Habana; de las leyendas de Drake y Cortés, y de las historias de piratería y de buques negreros. Lamentablemente, la existencia de enfermedades tropicales daba a América a los ojos de los británicos una pésima reputación que ha perdurado hasta el comienzo de la era espacial.

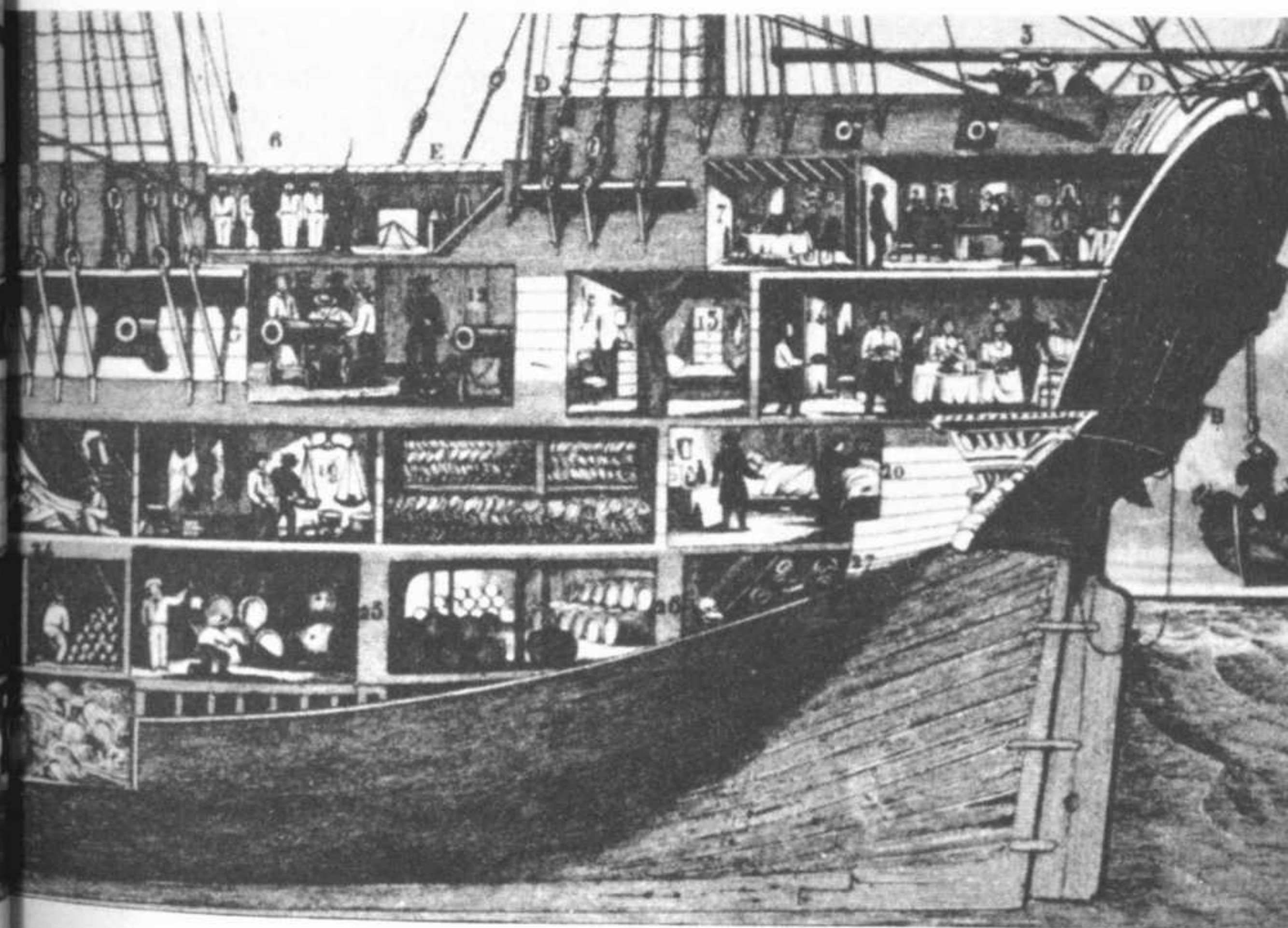
De todos modos, para Horatio Nelson el viaje tuvo otro valor, pues le hizo superar la dificultad propia de muchos oficiales para comprender las cosas ajenas a la marina de guerra. Ahora

Sección de un navío de línea de tercera clase, según un grabado de J. G. Heck, publicado en la Iconografía Encyclopaedia, 1851. Durante tres siglos, apenas si se produjeron cambios en las embarcaciones utilizadas en la guerra marítima.



compartía su vida con los marineros mercantes, a quienes se obligaba a veces a prestar servicio en la marina de guerra y, por tanto, tenían motivos suficientes para temer el uniforme del guardiamarina. Un año después escribía: «Me he convertido en un experto marino, temeroso de la Marina Real y plenamente convencido del dicho marinero: "A proa el mejor hombre; a popa el de más categoría."»

Nelson regresó de América mucho más seguro de sí mismo en materia de navegación. Además, y al igual que un corto número de oficiales «de popa» ahora comprendía mejor y simpatizaba más con los marineros «de proa». Su tío, al escuchar todo esto de boca de Horatio, decidió embarcarlo de nuevo en el *Triumph*, dándole la oportunidad de saborear el mando y así borrar de su mente esas ideas que consideraba muy perjudiciales. Más adelante el propio Nelson escribía: «Me costó muchas semanas reconciliarme con el navío de línea, a causa de todos los prejuicios que sentía hacía él... De todos modos, como ambicionaba ser marino y, además, aplicándome en cuestiones de navegación tenía la posibilidad de ir en el esquife y la lancha...» A la edad de catorce años, Nelson recibió el mando de la falúa del *Triumph*, empleada en el transporte entre el Pool de Londres y el Nore. Probablemente, por aquel entonces hubiera olvidado ya el recuer-



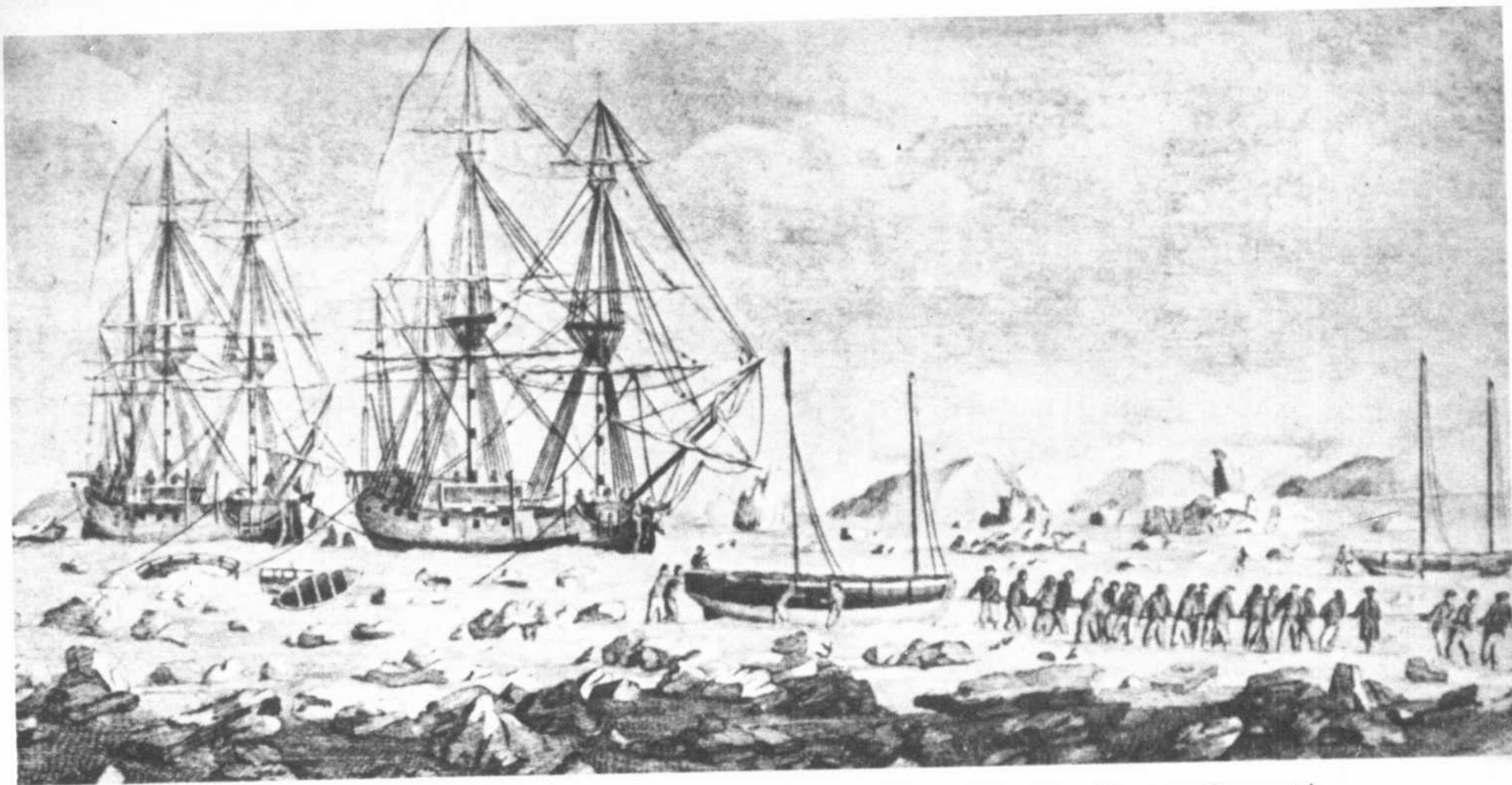
do de los esteros de Norfolk, pero no la impresión de los buques navegando por aguas de poco calado y en zonas de marea, con el capitán pendiente de la intensidad de la corriente, la superficie y la coloración de las aguas. Todos estos detalles hicieron su efecto en él, que reconocería, más adelante, «poco a poco me fui convirtiendo en un buen navegante... lleno de confianza en mí mismo y capaz de conducir el buque entre piedras y bancos de arena, lo que me proporcionaría muchas satisfacciones en el futuro». Una de ellas tendría lugar en la bahía de Abukir, y otra, frente a las costas de Copenhague.

2. Al Artico

La creciente confianza en sí mismo impulsaba a Nelson a superar pruebas cada vez más duras, y en estas condiciones, en 1773, recibió la noticia de que se estaban aparejando dos corbetas en Deptford. Se trataba de la *Racerhorse* y de la *Carcass*, que se aprestaban para ir al Artico en busca del paso del nordeste. Era la época de los grandes viajes de exploración y el momento en que el capitán Cook se encontraba en la cúspide de la fama, por lo que la tentación era irresistible. La expedición se consideraba muy arriesgada y no estaba previsto enrolar muchachos, aunque bastó una pequeña ayuda de su tío y el entusiasmo de Horatio para conseguir que el capitán del *Carcass* le aceptara, nombrándole además patrón del bote destinado a su servicio.

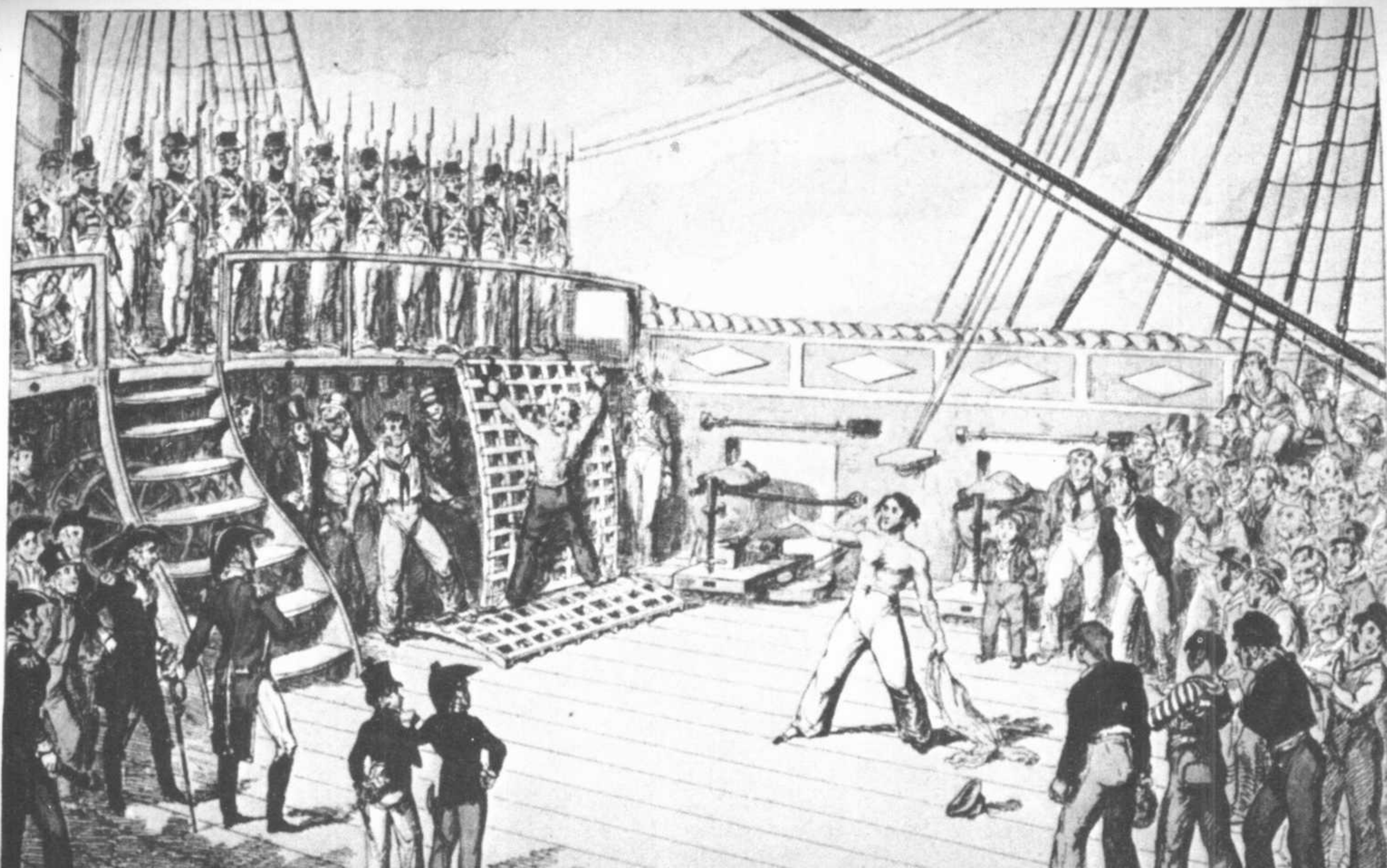
Desde el punto de vista científico la expedición resultó un fracaso. Se llegó hasta una latitud de ochenta grados, es decir, a solo diez grados del Polo, y allí los buques quedaron aprisionados por los hielos, con riesgo de ser destrozados. Para el muchacho la experiencia fue extraordinaria. A la luz del sol de medianoche solía pasear por el agua helada, lleno de la euforia y de la vitalidad que produce el frío. En una ocasión, mientras estaba paseando por el hielo, Nelson vio un oso polar e inmediatamente le vino la idea de hacerse con su piel una alfombra con la que poder presumir de su hazaña al calor del hogar de Parsonage House. Lamentablemente, erró el tiro y, con el atrevimiento que le caracterizaba, trató de abatir al animal a culatazos, pese a que superaba los dos metros de altura. Por fortuna para él, y para la posteridad, el capitán del *Carcass* se dio cuenta de lo que ocurría y mandó disparar el cañón de señales, lo que espantó al oso y provocó su huida. El muchacho regresó a bordo y cabizbajo protestó: «Señor, quería matarlo para regalar la piel a mi padre.»

Con los dos buques aprisionados por el hielo, la expedición se encontraba en serio peligro. En estas circunstancias se pensó en abandonarlos y deslizar los botes por el hielo hasta llegar a las aguas libres, donde navegarían hacia el sur hasta alcanzar un



Las corbetas Racehorse y Carcass atrapadas por los hielos. Grabado de Page. National Maritime Museum, Greenwich.

▼ Pundonor, grabado de G. Cruikshank que representa la ejecución de un castigo de latigazos impuesto a un marinero. British Museum Londres.



lugar seguro. Sin embargo, unas horas antes del inicio de la operación, empezó a soplar viento del norte de gran intensidad y poco a poco los dos buques fueron abriéndose paso a través del hielo hasta llegar al mar abierto. Tres meses después del inicio del viaje, las dos corbetas estaban de vuelta.

Hasta entonces, la estancia de Nelson en la marina había sido relativamente fácil, pues había estado siempre con comandantes muy benevolentes, de modo que su tío creyó que había llegado el momento de hacerle conocer la realidad de la vida embarcándole en un buque de guerra mandado por uno considerado como duro. El resultado fue el destino a la fragata *Seahorse*, pronta a partir hacia Extremo Oriente, y en donde tuvo ocasión de comprobar la rigidez y la eficacia de la disciplina naval. En los dos años que permaneció a bordo del buque vio al primer teniente ser juzgado y relevado del servicio por un consejo de guerra, además de formar más de doscientas veces, junto con el resto de la dotación, para ser testigo de la imposición de la pena del látigo a otros tantos reos. De todos modos, en el *Seahorse* Nelson se dio cuenta, por primera vez, de la importancia de contar con una dotación bien entrenada. Frente a la costa oriental de la India, el *Seahorse* sostuvo un encuentro con un buque de guerra de Hyder Alí, aliado de Francia en la pugna por esa parte del mundo. En pocos instantes el *Seahorse* le dio caza y disparó más de cien cañonazos, los suficientes para hacerle arriar la bandera.

Guerra y mareo

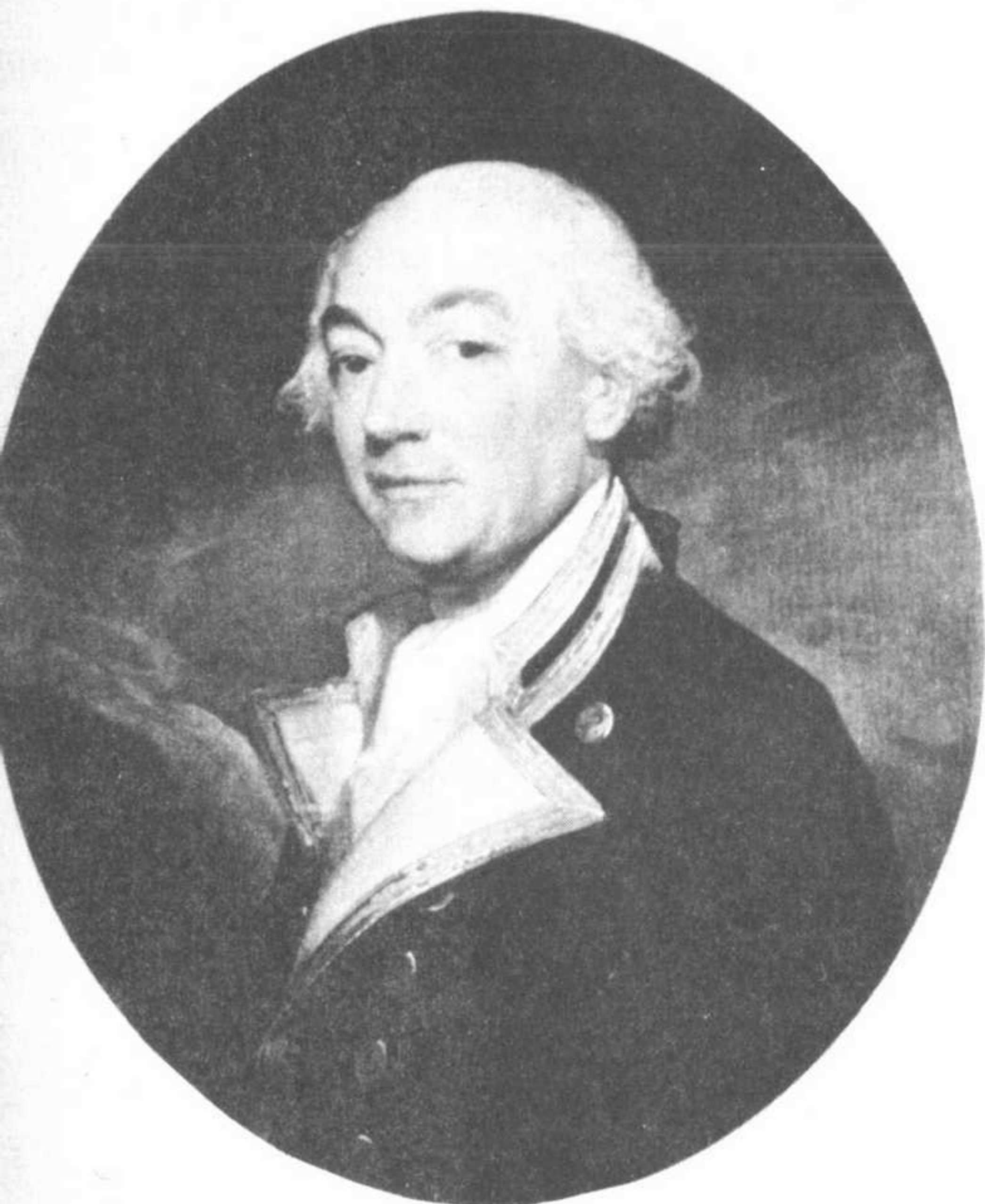
Aunque no era de complexión muy fuerte, Nelson se adaptó bien a la vida en el mar y hasta este viaje gozó de la salud propia de la juventud. Pero en esta ocasión enfermó de fiebre y por prescripción médica se vio obligado a abandonar los trópicos de inmediato para sobrevivir, siendo transbordado a otra fragata que partía hacia Portsmouth. Luego, cuando la fiebre empezó a bajar, fue víctima de profundas depresiones, y tan pronto como empezó a recuperarse tuvo una crisis que le hacía desvariar con frecuencia.

En tal estado, Nelson maldecía su profesión, plenamente convencido de la imposibilidad de conseguir el apoyo necesario para alcanzar el éxito. «Después de largos y profundas meditaciones, en las que deseé en más de una ocasión arrojarme por la borda —según recordaba posteriormente— una racha súbita de patriotismo se encendió en mí, y comprendí que pertenecía al rey



Noticias de América o la melancolía de los patriotas. Caricatura publicada en el *London Magazine*, noviembre de 1776, en la que lord North anuncia la captura de Nueva York por los británicos.

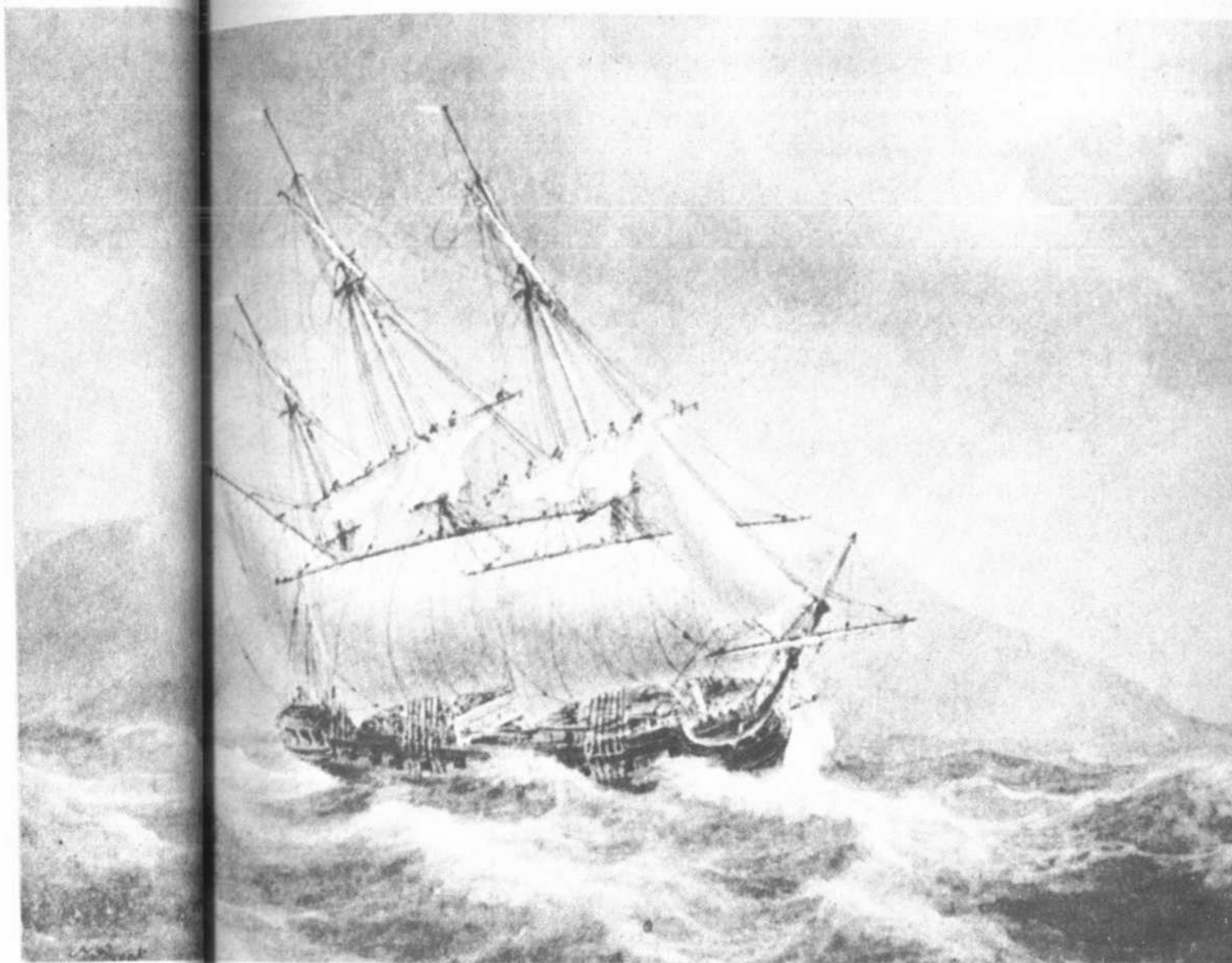
y a mi país; mi mente se alegró con la idea y exclamé: “Me parece muy bien y con la ayuda de la Providencia superaré todos los peligros hasta convertirme en un héroe.”» Fue cuando le pareció ver «un rayo de luz» que le inspiraba, siendo ésta la primera ocasión en que el hijo de un clérigo hablaba de la Providencia. A partir de entonces, y hasta su muerte, estuvo convencido de que ella le guiaba hacia su destino.



El capitán William Locker sustituyó al capitán Suckling como consejero de Nelson. Retrato de G. Stuart. National Maritime Museum, Greenwich.

A su llegada a Portsmouth, completamente restablecido ya, Nelson se dio cuenta de que tenía razón al sentirse optimista. Su tío había ascendido a interventor de la marina y jefe del estado mayor de la armada, lo que representaba para él una gran ayuda. Además, debido a que proseguía el estado de la rebelión de las colonias, que había empezado un año antes, el capitán Suckling embarcó a su sobrino con el grado de teniente interino en un navío de línea destinado a la escolta de convoyes que cruzaban el Atlántico.

El apoyo de Suckling en favor de Nelson fue relativamente escaso si se compara con lo usual en la época. Así, por ejemplo, cuando Nelson se presentó a examen para teniente en 1777.



Temporal arreciando. Acuarela de Nicholas Pocock. National Maritime Museum, Greenwich.

Suckling era uno de los miembros del tribunal y al entrar el sobrino hizo como si no le conociera. Al principio Nelson estaba nervioso, pero poco a poco se fue calmando y contestó a todas las preguntas muy bien y con rapidez. Una vez hubo terminado, Suckling explicó quien era a los demás miembros del tribunal, disculpándose de no haberlo dicho antes para «no favorecer al señorito».

Inmediatamente Nelson fue destinado a la fragata *Lowestoffe*, mandada por el comandante William Locker, quien se convirtió en su amigo para el resto de su vida y cuya influencia sobre él iba a ser decisiva. Locker era muy rudo, aunque inteligente, y le hizo comprender que, a pesar de la estrategia y de la táctica, la

guerra en el mar terminaba siempre en combate. «Deje a un francés que se acerque y entonces podrá batirlo», solía decir. Muchos años después, siendo Locker gobernador del hospital de Greenwich, Nelson, haciendo uso de aquel fino humor que había heredado de su padre, le escribió para decirle: «He sido su alumno; he aprendido de usted la forma de batir a un francés... Y si tengo algún mérito en esta profesión es el de ser un buen alumno.»

Nelson regresó con Locker a las Indias Occidentales, donde sólo cabía esperar enfermedades o botín. Todo el horror que inspiraban en aquellos años lo refleja perfectamente la balada siguiente:

*La naturaleza suspira por el aliento en climas tropicales
temerosa del horror y la muerte que producen los
temporales;
allí, las trombas y los huracanes alimentan
las enfurecidas olas que del Atlántico recalán.*

El Gran Teatro de Acción

Nelson, pese a su salud delicada, no tenía miedo a las Indias. Allí su tío Suckling había vencido a los franceses en un combate durante la Guerra de los Siete Años, que la familia conmemoraba el 21 de octubre, día de su cumpleaños. Las Indias Occidentales eran el lugar donde un oficial podía conseguir fácilmente «el laurel o el ciprés», es decir, el triunfo o la muerte, y por tal motivo él las denominaba «el Gran Teatro de Acción».

Por aquel entonces Nelson contaba sólo dieciocho años de edad y tenía la suerte de estar destinado a las Indias Occidentales, donde permaneció durante toda la década siguiente. El capitán Locker, viendo a Nelson sentirse incómodo con el cargo de segundo teniente, le dio el mando del servicio de vigilancia del navío, una goleta, donde aumentó los conocimientos de navegación costera que había iniciado en los esteros de Norfolk. En una ocasión, mientras navegaba por las proximidades del lugar donde su tío había vencido a los franceses el día de su cumpleaños, se enteró de que Suckling estaba enfermo. Unos meses después, en

Retrato de Nelson a los 19 años, por J. F. Rigaud. National Maritime Museum, Greenwich. El pintor comenzó el cuadro en 1777 y no lo acabó hasta cuatro años después, cuando Nelson portaba ya las insignias de capitán en el uniforme. La vista del fondo corresponde al fuerte de San Juan de Nicaragua.



julio, Maurice Suckling falleció y Nelson perdió con él todo el apoyo para su promoción.

De todas formas, todo el mundo consideraba ya a Nelson como un oficial de gran experiencia y con un futuro muy prometedor. Poco después, se le confió el mando de un bergantín en comisión de servicio en las Indias Occidentales, y en junio de 1779 recibió la noticia de su ascenso a capitán. Esto significaba que, a la edad de veinte años, tenía el futuro profesional plenamente asegurado, pues estaba en condiciones de lograr el mando de los navíos más grandes y, salvo la muerte o la incapacidad física, nada podía impedirle alcanzar el grado de almirante.

Poco después, al recibir el mando de la fragata *Hinchinbrooke*, Nelson entró en acción. España se había aliado a Francia en apoyo de los independentistas americanos, y los británicos estaban preparando un desembarco en Nicaragua, con el propósito de atacar los puestos españoles.

El propio Nelson refleja la campaña con toda sencillez en su diario: «... Desembarqué y conduje las tropas un centenar de millas río arriba, por unos caminos que, salvo los españoles y aún desde la época de los bucaneros, nadie había recorrido... Llegué sin ser visto, si puede permitirse la expresión, hasta un puesto avanzado del enemigo, situado en una isla del río... Preparé las baterías con sigilo y las hice entrar en acción, siendo ésta la principal causa del éxito.»

La campaña alcanzó los objetivos, aunque el costo fue muy elevado. Al igual que ocurría siempre que se planeaban en Whitehall las operaciones en los trópicos, la expedición salió con retraso y llegó al lugar en la peor época del año. Nelson, al que su inmediato superior describe como un «muchacho pelirrojo», al mando de doscientos hombres dirigió una pesada marcha río arriba a través de la selva y de los terrenos pantanosos, donde la fiebre amarilla era mucho más peligrosa que la guarnición española del fuerte de San Juan.

Los soldados, uniformados con la ropa concebida para las campañas en Europa, sufrieron lo indecible a través de «aquellos horribles bosques» hasta que llegaron a San Juan. Nelson deseaba tomar el fuerte por asalto, pero lo sometió a sitio. Luego cuando la guarnición se rindió, hubo una epidemia de fiebre amarilla, de modo que los victoriosos expedicionarios «víctimas» además de la falta de alimentos, iban desfalleciendo poco a poco.

Bath, el balneario de Somerset donde Nelson pasó su convalecencia tras regresar de la campaña en las Indias Occidentales. British Museum, Londres.



El propio Nelson perdía el apetito cada vez que veía hacer sopa de mono, y al enfermar de disentería fue evacuado a la costa. Una vez allí, recibió la noticia de que se le había asignado el mando de un buque de mayor porte, y como estaba tan débil que apenas podía mantenerse en pie, lo ejerció desde la litera. De todos modos, es probable que la disentería salvara su vida, pues la fiebre amarilla se ensañó con los que intervinieron en la expedición a San Juan y de los doscientos hombres del *Hinchinbrooke* sólo sobrevivieron diez.

Trasladado a Inglaterra, Nelson pasó su convalecencia en Bath. Padecía no sólo debilidad a causa de la disentería, sino que empezó a experimentar unos síntomas alarmantes, que se irían repitiendo a lo largo de los años, consistentes en que el brazo izquierdo se le ponía blanco y frío, para seguidamente enrojecer e hincharse, lo que le hizo pensar, sin razón, en alguna enfermedad del corazón. Veinticinco años después, al hacer la autopsia del cadáver, se observó que el corazón, aún siendo muy pequeño, estaba perfectamente bien.

Por aquel entonces tuvo oportunidad de visitar de nuevo Burnham Thorpe. La posición de la familia había mejorado y ya disfrutaba de algunas pequeñas comodidades. Susannah se había despedido de la sombrerería de Bath, para casarse con un comerciante de Wells-next-the-Sea, una localidad cercana. Su segunda hermana, Anne, había dejado el trabajo de aprendiz en Londres y vuelto a su casa, merced al generoso testamento del capitán Suckling. Por este mismo motivo, Kate, la hermana favorita de Nelson, no tendría necesidad de ponerse a trabajar.

Sin embargo, ninguno de los hermanos de Horatio tenía su empuje. William era un simple diácono que hablaba a veces de querer llegar a clérigo de la marina. De los dos hermanos más jóvenes, uno trabajaba en una oficina de Ostende y el otro era aprendiz en un taller de confección de Suffolk. No es extraño, pues, que Horatio gozara de una posición muy destacada en comparación con los demás miembros de la familia y, por esta razón, el padre, cuando le escribía, designados a sus hermanos con simple abreviatura «ss. herm.».

Poco después se confió a Nelson el mando de la fragata *Albermale*, la cual, tras pasar un duro invierno en el Mar del Norte, fue destinada a América del Norte. En Quebec se enamoró de Mary Simpson, una joven muy bonita de dieciséis años de edad e hija del jefe de la guarnición, y lo hizo tan profundamente que, al recibir la orden de unirse a la flota de lord Hood en Nueva York, Nelson estuvo pensando seriamente en quedarse con ella.

3. Un amigo de la realeza

En una ciudad de guarnición Nelson debía de parecer un pretendiente raro. El príncipe Guillermo Enrique, posteriormente Guillermo IV, a la sazón guardiamarina en el buque insignia de Hood, nos lo describe muy bien. En una ocasión, mientras el príncipe estaba de guardia frente a la isla Staten, el *Albermarle* llegó de Quebec. Poco después, la lancha del capitán Nelson se abarloada al buque insignia y el príncipe vio al más joven y destacado capitán que jamás había conocido y con un aspecto digno de admiración: «Llevaba el cabello, abundante y sin empolvar, recogido en una coleta muy larga y rígida, en tanto que los anticuados faldones de la librea bordada que vestía contribuían a dar un aspecto extraño a su figura...» Pero al serle presentado por Hood, el príncipe notó «que su trato y conversación eran irresistiblemente agradables y que hablaba con gran entusiasmo de cuestiones profesionales, lo que hacía de él una persona muy destacada y fuera de lo corriente».

Como consecuencia de ese encuentro surgió una profunda amistad, hasta el extremo de que Nelson le acompañó en una visita oficial a La Habana. Luego, al año siguiente, cuando Nelson regresó a Londres, el rey Jorge III, estuvo muy amable con él durante una recepción en el palacio de St. James. Ante esto, Nelson escribió a un amigo, diciéndole: «Estoy muy satisfecho de mi suerte.» Sin embargo, en la siguiente ocasión que coincidió con el rey, éste no le hizo ningún caso, como veremos más adelante.

La guerra de Independencia americana terminó antes de que Nelson hubiera ganado ninguna recompensa, que de haberla conseguido es probable que le hubiera hecho caer en la tentación de abandonar el mar. De todos modos, a los veinticuatro años de edad era un oficial con una experiencia muy amplia y variada, lo que le permitiría conservar fácilmente el empleo en tiempo de paz, a pesar de su condición enfermiza, secuela de la permanencia en las Indias Orientales, aunque lo cierto es que la mayor parte de sus dolencias eran fruto de la tensión nerviosa y la ansiedad.



El príncipe Guillermo Enrique, amigo de Nelson y futuro rey Guillermo IV, durante una clase de navegación a bordo de un navío. Grabado perteneciente a la obra *Naval History*, por F. Hervey.

El campo francés en el siglo XVIII, antes de la Revolución. Grabado perteneciente a la Enciclopedia, dirigida por Diderot.



Al hablar de una posada dijo: «Un establo hubiera sido mucho mejor. Nos dieron una habitación muy sucia y dos jergones de paja... De todos modos, después de reír un rato nos recostamos y dormimos profundamente hasta la mañana siguiente.» Con respecto al sistema social explicó: «La clase media no existe: en la ciudad viven sesenta familias nobles propietarias de todas las tierras del entorno, y el resto son pobres de solemnidad.»

Mientras se encontraba en Francia, Nelson tuvo noticia del fallecimiento de su hermana Anne, en Bath, «ocurrido al salir del salón donde estaba bailando». Por suerte para él, le consoló la familia de un clérigo inglés residente en Saint Omer de la cual era amigo y de una de cuyas dos hijas estaba enamorado. Sin embar-

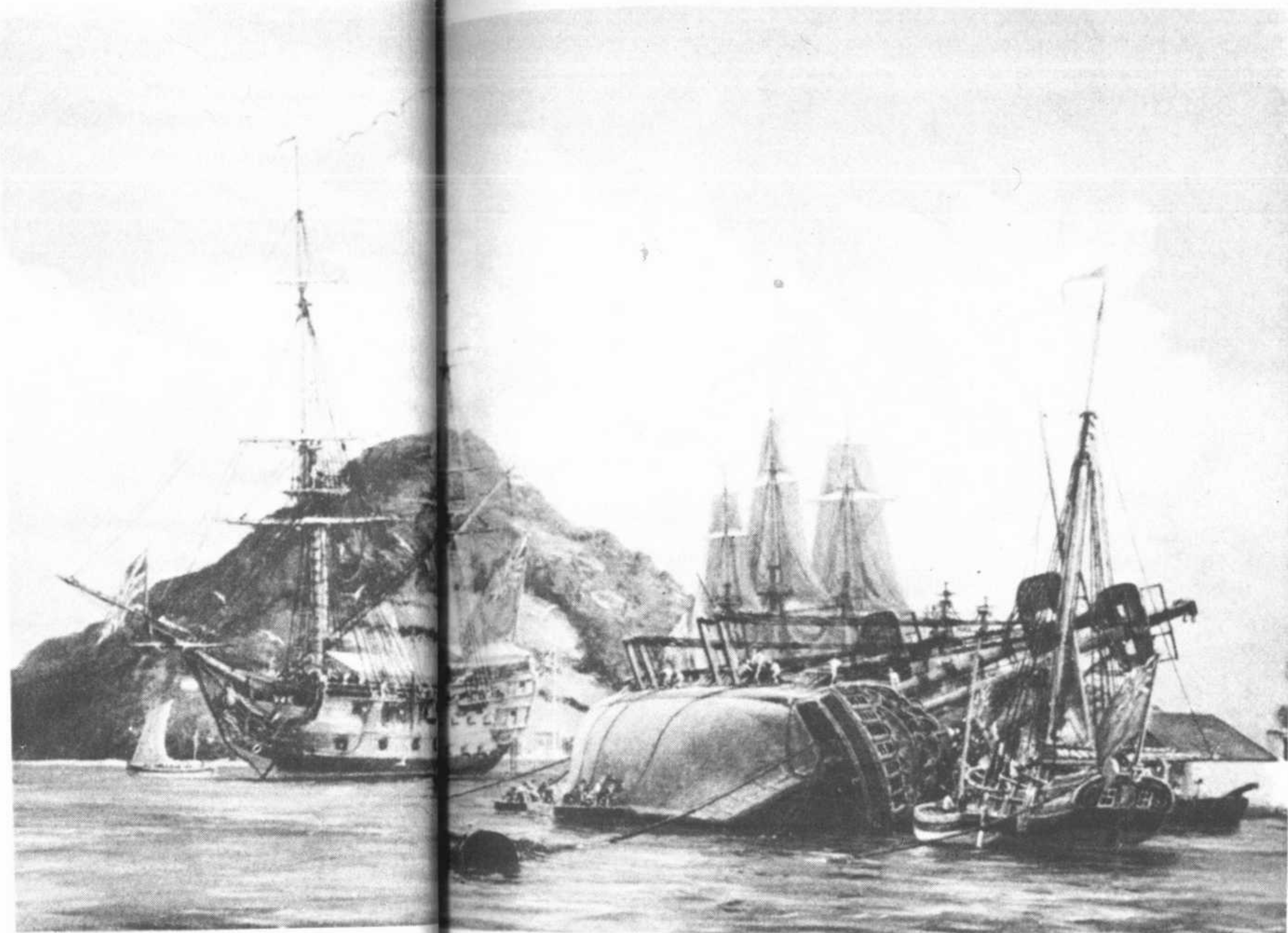
Con la llegada de la paz, la mayor parte de los oficiales emprendieron un viaje de descanso; Nelson, en cambio, como no se sentía con fuerzas para participar en él optó por trasladarse con un amigo a Saint Omer, en Francia, y aprender el idioma del país, lo que consideraba imprescindible al estar convencido de que las guerras contra el enemigo tradicional se reanudarían. Durante su viaje y estancia en Francia, Nelson escribía con frecuencia a su familia dando imágenes muy acertadas del ambiente que se respiraba en el país poco antes de la revolución, desde el punto de vista de un inglés muy conservador y satisfecho de sí mismo.

Al referirse al campo escribió: «... Los mejores trigales que jamás he visto están rodeados de árboles... La mayor parte de los caminos de acceso a las mansiones de los propietarios tienen árboles a ambos lados, lo que los convierte en grandes avenidas.»



Nelson según un boceto realizado por C. Collingwood en 1784. National Maritime Museum, Greenwich.

Vista de Puerto Inglés, base naval de Antigua. Oleo de Harold Wyllie, basado en un boceto de Nicholas Pocock.



Cortesía de Senior Service

go, con un sueldo de ciento treinta libras esterlinas al año, no podía ni siquiera pensar en pedirla en matrimonio. Desesperado, escribió a su tío William Suckling, funcionario del almirantazgo, para pedirle ayuda, diciéndole: «Por lo general, hay un momento en la vida de un hombre que cuenta con dos amigos en el que cualquiera de ellos puede hacer por él algo que le exima de acudir al otro, es decir, que le ayude desde el punto de vista económico, si está en condiciones de hacerlo y él se lo merece. Ese momento ha llegado para mí y el hecho de que sea feliz o desgraciado depende únicamente de usted.» Y le pidió cien libras esterlinas al año.

Sin embargo, Nelson no necesitó ese dinero, pues la hija del clérigo Andrews no le correspondía y por ello decidió volver a Londres para olvidar a esa joven «tan atractiva que acaparaba la

atención de cualquier hombre». La estancia en la capital fue corta, pues inmediatamente recibió el mando de la fragata *Boreas*, destinada a las Indias Occidentales en una misión que le causó grandes problemas. Nelson observó que los americanos seguían comerciando con las islas Británicas, amparándose en su ciudadanía británica, pese a haberla perdido al obtener la independencia. Las autoridades pasaban por alto ese hecho y tan pronto como Nelson intentó hacer cumplir las leyes del Acta de Navegación se enemistó no sólo con los mercaderes y comerciantes, sino con el propio almirante y el gobernador de las islas de Barlovento. Y por si esto no fuera suficiente, la situación empeoró aún más al enamorarse de la esposa del comisionado del almirantazgo en Puerto Inglés, la base naval de Antigua.

Encuentro con el «objeto amado»

Este amor imposible fue la causa de una gran frustración para Nelson, quien a partir de entonces se convirtió en un hombre muy vulnerable desde el punto de vista emocional. Esto quedó demostrado cuando, poco después de fondear en la isla de Nevis, en marzo de 1785, escribía a su familia: «Creo que he encontrado a la mujer que me hará feliz.»

Aunque Nelson no lo sabía, Frances (Fanny) Nisbet estaba esperando su llegada con mucho interés. Unos meses mayor que él, viuda de un médico y con un hijo de cinco años, había repasado con las demás damas inglesas de la isla los oficiales de marina destinados en ella que aún permanecían solteros.

Poco antes, Fanny había recibido una carta de una joven de ojos vivarachos anunciándole su llegada: «He conocido finalmente al capitán del *Boreas*, del cual tanto se ha hablado. Poco antes de la cena, llegó muy acalorado y estuvo muy taciturno a causa de alguna preocupación... En el transcurso de su estancia nadie pudo conocer cómo era verdaderamente; se comportó con tanta reserva y severidad, que sus intervenciones, a pesar de ser escasas e intrascendentes, hicieron comprender a todo el mundo que tenía una mente muy despierta. Por el hecho de estar sentada a su lado, pude atraer su atención actuando con toda amabilidad, pero no conseguí arrancarle más que “sí” o “no”. De haber estado tú allí, es probable que hubiera sido algo más comunicativo.»

Realmente, Fanny obtuvo de Nelson bastante más. El joven oficial, agotado por el trabajo y falta de amor materno, debió de ver en ella la materialización de todas las gracias femeninas. De aspecto y porte elegantes, piel sin tostar por el sol de las Indias Occidentales, al haber pasado la vida a la sombra de las casas coloniales y de las sombrillas de encaje, sobrina del presidente del consejo de Nevis, y miembro de una buena familia, la joven se había dedicado, hasta el momento de casarse, a cultivar la conversación, el bordado, la música y la lengua francesa. En realidad se trataba de una mujer capaz de hacer sentirse orgulloso a cualquier oficial de marina que la tuviera por esposa.

Poco después, Nelson escribía de nuevo a William Suckling: «He empezado un asunto que probablemente le hará sonreír y comentar: “Este Horatio está siempre enamorado.”» A su hermano le escribió: «Es la mujer que uno desearía tener. Inteligente, educada y de una belleza que llama la atención; y aunque ninguno de los dos seamos ricos, es indudable que formaremos un



Frances Nisbet, llamada Fanny, viuda de un médico y con un hijo de cinco años, se convirtió en la esposa de Nelson el 11 de marzo de 1787. De aspecto y maneras elegantes y perteneciente a una buena familia, Fanny reunía muchas de las cualidades que Nelson esperaba encontrar en una mujer. Retrato por autor desconocido. National Maritime Museum, Greenwich.

matrimonio feliz.» Y añadió proféticamente: «De no ser así la culpa será mía».

Nelson empezó a cortejarla formalmente y en una ocasión le escribió: «Cuando estoy a su lado me siento feliz; mi amor es sincero y, puede creerme, es lo único que me inclina hacia usted.» Un año después, y en tono más familiar, le decía: «Ahora que empieza a conocer algo más a la gente de mar, ¿no ha oído decir que el agua salada y la separación son los mayores enemigos del amor? Pues bien, cada mañana... a la luz del día, me ducho echándome sobre la cabeza seis cubos de agua salada y... el efecto es totalmente contrario.»

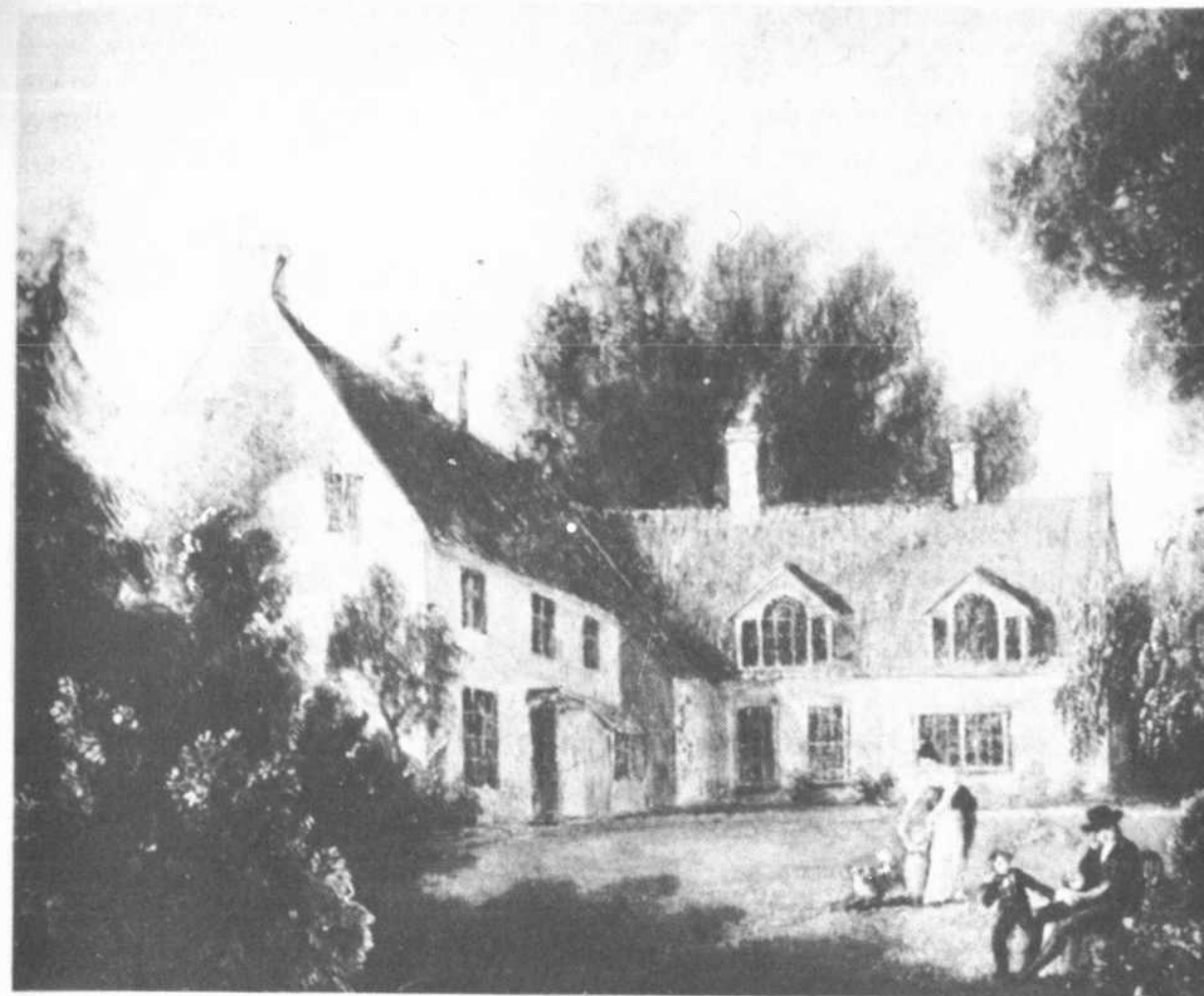
Nelson y Fanny Nisbet se casaron en Nevis el 11 de marzo de 1787. Dos meses después, él salía con el *Boreas* hacia Portsmouth, mientras su esposa y su hijastro Josiah seguían en un buque mercante mucho más cómodo.

El hecho de haberse casado no le afectó en absoluto en lo profesional. Seguía con el empeño de hacer cumplir el Acta de Navegación, lo que le proporcionaba problemas, amenazas y fama de buscador de líos. A su llegada a Inglaterra tuvo dificultades con el almirantazgo a causa de los ascensos y destinos que, en su condición de oficial más antiguo, había concedido mientras estuvo en las islas de Barlovento y que no habían sido confirmados oficialmente. Luego cayó enfermo y la dotación del navío no deseaba más que quedarse en tierra. Al finalizar el año, el *Boreas* fue desarmado y la gente despedida, lo que significó para Nelson ver su paga reducida a la mitad.



Parsonage House, la casa de los Nelson en Burnham Thorpe, por Isaac Pocock. En primer término aparece Nelson niño junto a su padre. National Maritime Museum, Greenwich.

La iglesia de Nevis, donde según la tradición contrajeron matrimonio Nelson y Fanny. En realidad, la ceremonia se celebró en una sala de recepción. Grabado por W. A. Paton perteneciente a la obra Down the Islands, 1888.



Tras pasar el invierno en Londres, los Nelson decidieron trasladarse a Norfolk por cuestiones de economía. Media paga significaba unos ingresos inferiores a las cincuenta libras esterlinas al año, y aunque William Suckling le ayudaba con aquellas cien que Nelson le había pedido cuando se enamoró en Francia y Fanny contribuía también con otras cien más, no era mucho, y más teniendo en cuenta que había de pagar la educación de Josiah.

El padre de Nelson, además, no cesaba de expresar sus ansias de recibir a su nuera en los «escenarios arcádicos» de Burnham Thorpe, añadiendo, con su acostumbrado humor: «Permítase al genio del lugar que presuma de sus propias obras y conduzca a la bella a la dulce alcoba.»

En verano, Parsonage House era muy agradable, con el suelo cubierto de «césped y respirando el aire puro de los campos de Thorpe, con las orillas del riachuelo de aguas transparentes repletas de berros, tomillo y verbenas...» Horatio Nelson hacía la vida propia de un caballero de escasos recursos. A su llegada empezó por dedicarse a la caza, pero al ser mal tirador, se veía

obligado a llevar la escopeta siempre cargada y disparar a las perdices apoyándola en la cadera. Se dedicaba también a visitar a las amistades cuyo nivel social estaba comprendido entre el de su hermano menor, tendero de North Elmham, y el de los Walpole, los parientes aristocráticos.

En Norfolk, la estructura social era similar a la existente en la marina. Al igual que los almirantes, los grandes terratenientes vivían en espléndidas mansiones, mientras que los aparceros lo hacían en casas de campo, frías y con suelo de madera. Por debajo de ellos y en ordenada jerarquía venían los maestros y la gente de oficio: molineros, carpinteros, guarnicioneros, herreros, lecheros y jornaleros. El clérigo era un caso aparte, pues por razón de su ministerio predicaba las leyes divinas tanto a los ricos como a los pobres.

Por el hecho de ser miembro de la familia de un clérigo, Nelson conocía perfectamente las ideas imperantes en el condado. Así, cuando la Revolución francesa empezó a despertar algún tímido apoyo en las tabernas de Norfolk, Nelson, ante el temor de que se propagara, escribió a su amigo el príncipe Guillermo, ahora duque de Clarence, advirtiéndole de la subversión producida por «la negligencia de los hacendados de la región ante las pretensiones de los jornaleros que aspiran a poseer todo lo que hace la vida confortable». Además, le adjuntó una relación de ingresos y gastos de una familia típica de jornaleros, con una nota al pie que decía: «Gastan menos de dos peniques por persona al día; beben únicamente agua, y la cerveza la prueban sólo cuando sucumben a la tentación de ir a la taberna, lo que sucede a menudo.»

Con la llegada del invierno, tras un año de ausencia de las Indias Occidentales, Fanny Nelson sufrió las consecuencias del frío y del aislamiento propios del lugar. Burnham Thorpe se cubrió completamente de nieve y allí «todo está en calma, tanto al mediodía como a medianoche». Refiriéndose a esta estación, Edmund Nelson solía recitar: «Ha llegado diciembre con la pompa y parada del invierno, el viento, la tormenta y el alegre griterío, vestido con ropas heladas y empolvado con nieve, rodeado todo de relucientes carámbanos; ninguna viuda noble y lozana ha sido nunca tan bonita.» A causa del frío, Fanny se veía obligada a guardar cama, aquejada de reumatismo, tos y resfriados. Incluso el clérigo llegó a elevar una plegaria pidiendo calor, lamentándose de que «el gélido viento del Norte sopla cruel sobre mí, no reconfortado por el vino, la cerveza, u otras cosas parecidas, ni por las montañas de rosbif, ríos de sopa o de apetitosos guisos».



Aunque idealizada a menudo, la vida en Norfolk era muy dura, según pudo comprobar el propio Nelson. Escena campestre inglesa, por R. Bradley, perteneciente a la obra The Country Gentleman and Farmer's Monthly Directory, 1727.



No había nada que le sirviera de alivio, pues «el viento es muy frío y sólo tengo flanes para reconfortarme...»

Nelson se distraía leyendo revistas, periódicos y libros de viajes, que cotejaba siempre con mapas. El empeoramiento de la situación en el continente le ponía nervioso, a causa de su ansiedad por ser movilizado. En el fondo temía que eso no sucediera, lo que se vio plenamente confirmado cuando, en plena crisis, fue a Londres a solicitar el mando de algún buque. El propio almirante Hood le rechazó, a lo que Nelson replicó diciendo que se trataba de una «injusticia del almirantazgo, de la cual no soy acreedor ni me merezco». Seguidamente regresó a Norfolk, enfadado y molesto.

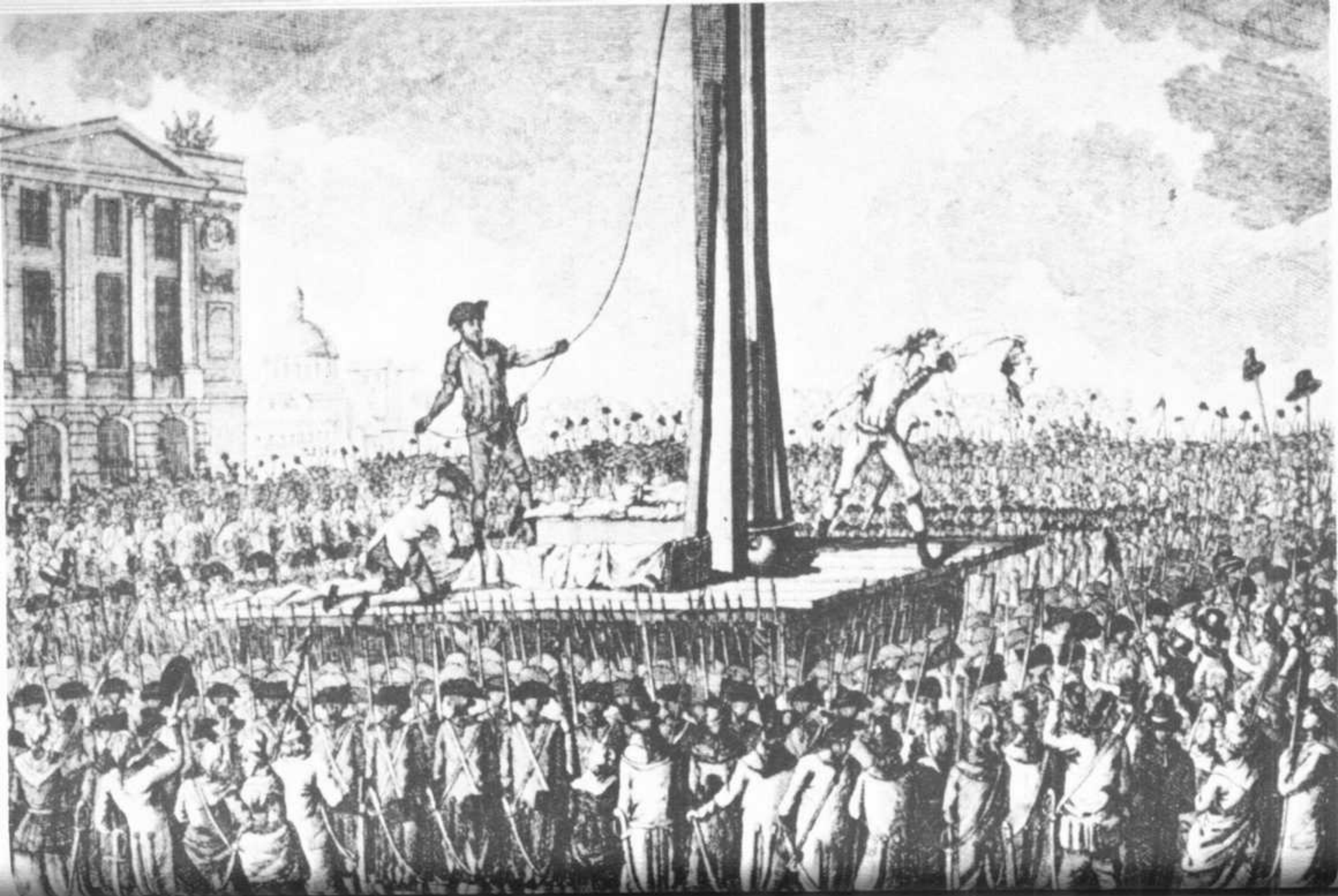
Cada vez que Nelson paseaba por las colinas próximas a Burnham Thorpe y dirigía la mirada a las marismas veía las velas de las embarcaciones y barcos de cabotaje. Sin embargo, la única referencia que le relaciona directamente con Burnham Overy Staithe es una cita en la que se le menciona leyendo un libro sentado en el suelo cerca del puerto, desde donde podía observar el tráfico por el canal de acceso.

En Norfolk, Nelson recibió noticias de París que le llenaron de sorpresa y horror. En diciembre de 1792, el rey Luis XVI era juzgado, mientras Nelson recibía como respuesta a su última petición de embarque un frío escrito oficial diciendo: «He recibido su carta del 5 de los corrientes, en la que manifiesta su buena disposición a entrar en servicio y que he comunicado a los lores comisionados del almirantazgo.»

En esta ocasión, sin embargo, su pesimismo no estaba justificado. A principios de enero, una quincena antes de que Luis XVI fuera guillotinado, Nelson recibió un escrito del almirantazgo comunicándole que le había sido confiado el mando de un navío de línea.

Por aquel entonces Nelson tenía treinta y cuatro años de edad, y a partir de ese momento, su vida iba a ser muy parecida a la de cualquier otro oficial de marina en activo. Sin embargo, en poco tiempo haría una fulgurante carrera que le llevaría a ser inmortalizado por la historia y el folclore británicos, hasta el extremo de ser difícil reconocer en «el Héroe» al hombre que poco antes estaba preocupado por el trabajo y el dinero, aunque no cesaba de obsequiar a sus amigos con pavos y salsas.

◀ Sala de espera del almirantazgo. Caricatura de G. Cruikshank algo posterior a la época de Nelson. Victoria and Albert Museum, Londres.



Nelson había aprovechado muy bien los cinco años que estuvo en tierra y probablemente eso fue la causa de la transformación que sufrió después. A lo largo de sus diecisiete años de navegación, las obligaciones y problemas diarios no le habían dejado mucho tiempo para dedicarse a pensar. No había intervenido tampoco en ninguna acción importante, pero las experiencias que figuraban en su historial eran de lo más variado: travesías oceánicas y navegación costera, una expedición al Artico, política en las Indias Occidentales, guerra en la selva de Nicaragua y protección a las naves mercantes que cruzaban el Atlántico.

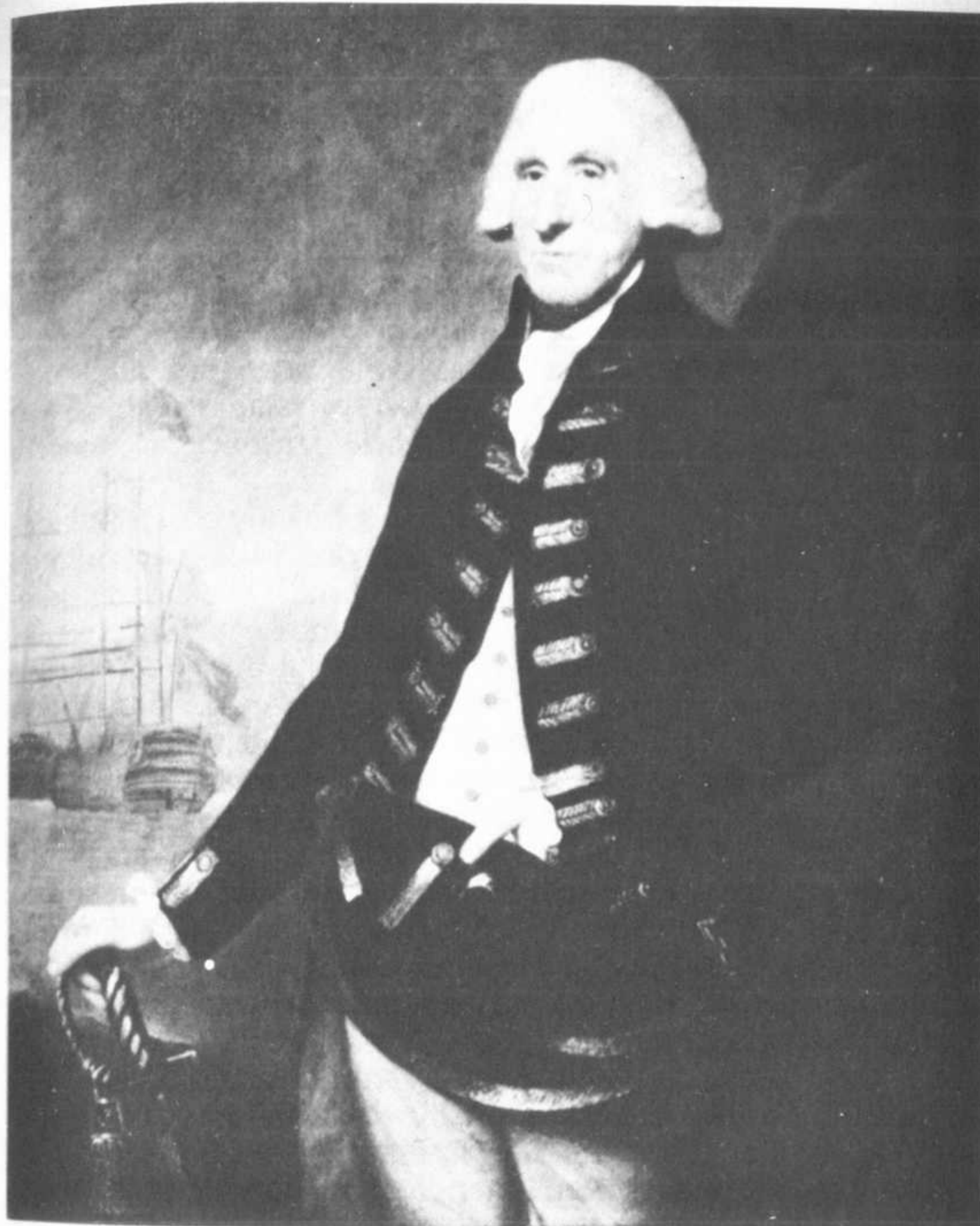
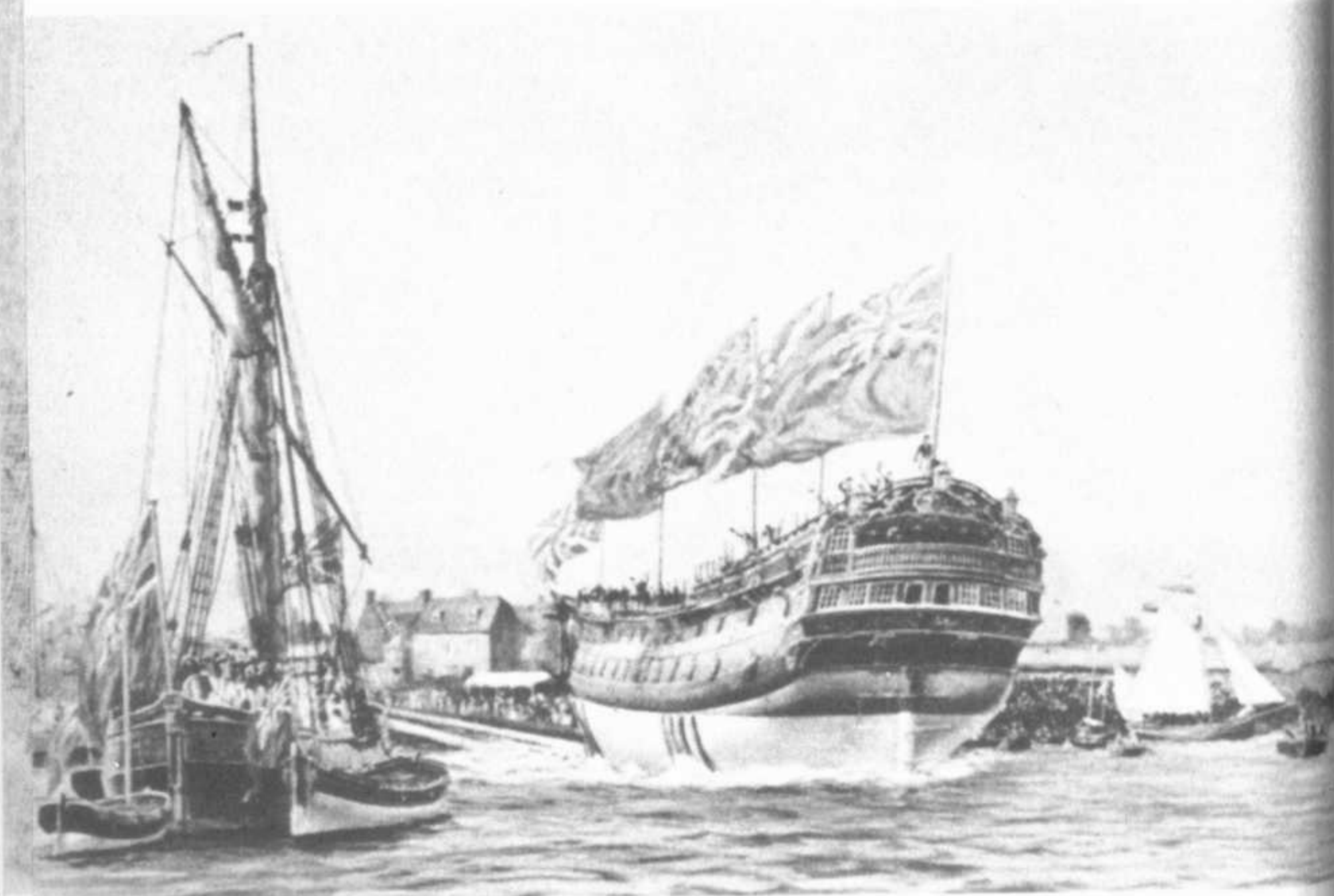
Durante estos cinco años, la experiencia de Nelson se había sedimentado dando lugar a que surgieran las ideas y probablemente fue en el tranquilo Norfolk donde se forjó toda su estrategia. A partir de entonces, la rectitud propia del hijo de un clérigo y el individualismo de un hombre de Norfolk se vieron incrementados por la capacidad de apreciar y resolver problemas de conjunto, convirtiéndole en un genio.

◀ Ejecución del rey Luis XVI en la plaza de la Revolución, de París, el 21 de enero de 1793. El verdugo muestra la cabeza del rey a la multitud. Detalle de un grabado conservado en la Biblioteca Nacional de París.

4. Un navío de línea

Nelson no estuvo nunca tan contento como al mando del *Agamemnon*. Al principio le disgustó que montara sólo sesenta y cuatro cañones, diez menos que los navíos de línea de tercera clase. Sin embargo, en los meses siguientes, se dio cuenta de sus ventajas y rechazó en varias ocasiones el trasbordo a uno de setenta y cuatro. El *Agamemnon* era un velero veloz y la falta de potencia de fuego la compensaba sobradamente con la capacidad de maniobra y la velocidad, cualidades muy adecuadas para un capitán que tenía la intención de llevar la iniciativa en vez de limitarse a permanecer en un puesto convencional en la línea de batalla.

Botadura del Agamemnon en Buckler's Hard, Hampshire.



Retrato del almirante Hood, comandante de la flota inglesa en el Mediterráneo, por Lemuel Abbot. National Portrait Gallery, Londres.

La dotación del *Agamemnon* era excelente y estaba compuesta en buena parte por gente de Norfolk, figurando entre los oficiales varios antiguos amigos e hijos de amigos. Uno de los guardiamarinas era Josiah Nisbet. En varias ocasiones tuvo que escribir a Fanny para tranquilizarla y decirle que su hijo era «un buen muchacho». De todos modos, es probable que su matrimonio empezara a enfriarse, pues en las primeras cartas de Nelson

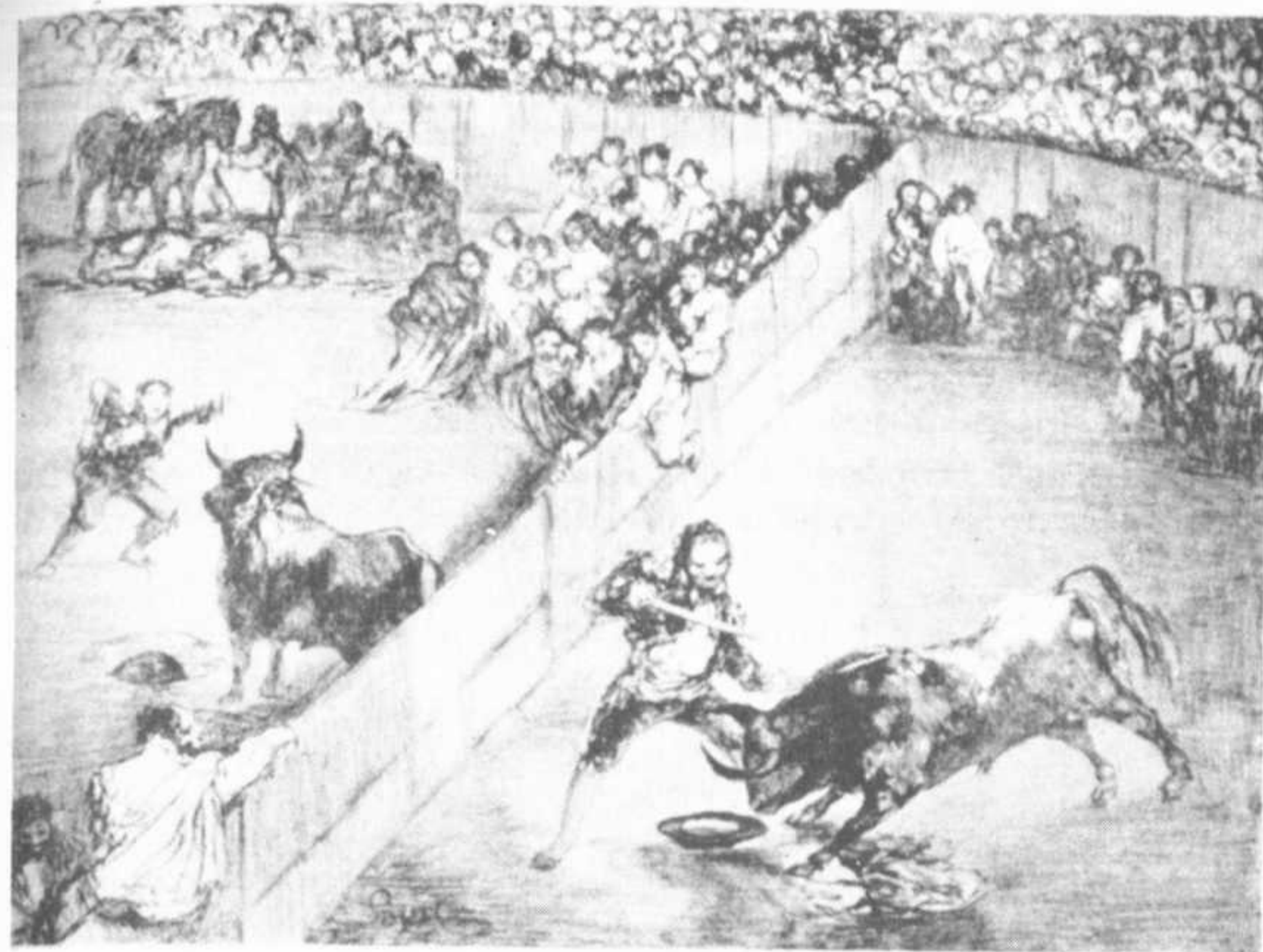
aparecen unas leves protestas por la mala colocación de las cosas en el equipaje que recibió pocos días después del embarque y por la pérdida de la llave del escritorio. A pesar de todo, el matrimonio le daba una cierta tranquilidad y su esposa le mantenía informado de cuanto sucedía.

La marina británica disponía de dos flotas principales: una destinada en aguas territoriales, al mando del almirante Howe, y la otra en el Mediterráneo, mandada por el almirante Hood. Nelson se sintió muy satisfecho cuando le ordenaron integrarse en esta última —ahora le unía una buena amistad con Hood—, y unos tres meses después de que Francia declarara la guerra a Inglaterra se hizo a la mar.

El *Agamemnon* era un buen navío e iba muy bien tripulado, y además, Nelson dispuso que la dotación hiciera frecuentes ejercicios de maniobra, de modo que en caso de necesidad pudiera actuar en poco tiempo y enmendar el rumbo o la velocidad del navío rápidamente. Igualmente, se realizaban a menudo ejercicios de artillería hasta lograr el disparo de tres andanadas en dos minutos, lo que Nelson consideraba imprescindible para poder enfrentarse a un enemigo de cien o más cañones con un navío artillado sólo con piezas de veinticuatro y doce libras, es decir, careciendo de cañones de treinta y dos libras.

Los artilleros vivían materialmente sobre los cañones que tenían a su cargo, y Nelson hizo cuanto pudo para mejorar la habitabilidad de los puentes a base de aumentar la ventilación al máximo, lo que favorecía además el secado de las cubiertas al ser baldeadas. En la cámara del propio Nelson, con su larga fila de ventanas acristaladas, había también varios cañones, distribuidos de modo anárquico entre cortinas, muebles, pinturas al óleo y la alfombra que cubría la cubierta. No obstante, el navío era capaz de entrar en acción en sólo seis minutos: en ese tiempo, todos los elementos de la cámara de Nelson se trasladaban a la cubierta inferior, y eran izadas y aseguradas a los baos de la toldilla las mamparas que separaban dicha cámara de la cubierta, dejando esta totalmente diáfana desde proa hasta popa.

En esa época las naciones europeas cambiaban de bando con gran celeridad, y durante un corto tiempo España fue aliada de los británicos. Por tal motivo, cuando el *Agamemnon* se dirigía al Mediterráneo, entró en Cádiz, dando a Nelson la oportunidad de contemplar con sus propios ojos los navíos que un día iba a combatir. «Los españoles son capaces de hacer buenos barcos —comentó—, aunque no consiguen preparar hombres.» Y con aire de satisfacción añadió que «bastaba la tripulación de seis de



El ruedo dividido, una de las láminas de *La Tauromaquia* de Francisco de Goya conservada en el Rijksmuseum de Amsterdam.

sus lanchas para abordar y apoderarse de un navío español de primera clase».

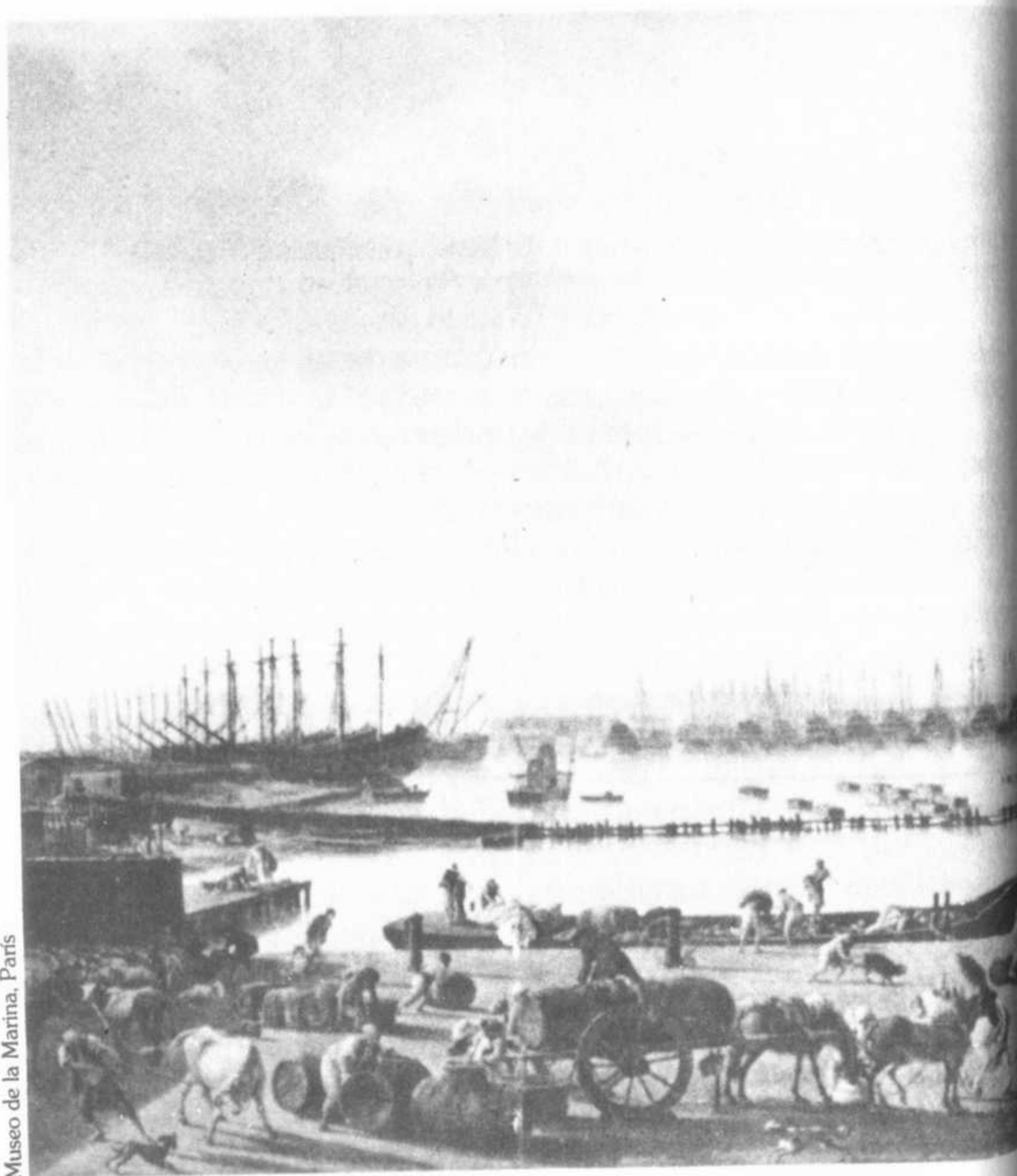
En esta ocasión, Nelson y varios oficiales asistieron a una corrida de toros, llegando a la conclusión, propia de todo británico, de que «nos ponía enfermos y tuvimos que hacer un gran esfuerzo para no levantarnos antes de que terminara el espectáculo». En esa corrida se lidiaron diez toros, con un balance de cinco caballos muertos y dos toreros gravemente heridos. «De haber muerto también los dos toreros, la fiesta hubiera sido completa», comentaría luego Nelson. «Sentíamos pena por los toros y por los caballos, y por mi parte no habría tenido ningún inconveniente en ver a algún caballero corneado por el animal enfurecido. Nos sorprendió también comprobar que las mujeres permanecían sentadas y aplaudían el espectáculo.»

El espectáculo sangriento de la plaza de toros fue un prelude de las escenas que Nelson iba a vivir en el Mediterráneo. Las noticias de la Revolución francesa le horrorizaban, aunque en Norfolk o Portsmouth dieran la impresión de tratarse de algo que ocurría muy lejos, a una distancia infinita. Pero ahora, estando con el almirante Hood, Tolón estaba al alcance de un disparo de cañón. De hecho, la principal base naval francesa del Mediterrá-

neo no secundaba a París y, por tanto, se había convertido en un centro antirrevolucionario. En agosto, cuando Nelson llegó allí, Hood había ofrecido todo el apoyo a los monárquicos y estaba desembarcando soldados y marineros. De todos modos, las fuerzas eran insuficientes para mantener una línea defensiva capaz de impedir el bombardeo del puerto por la artillería de los ejércitos de la revolución y en vista de ello, Nelson recibió el encargo de ir en busca de los refuerzos necesarios.

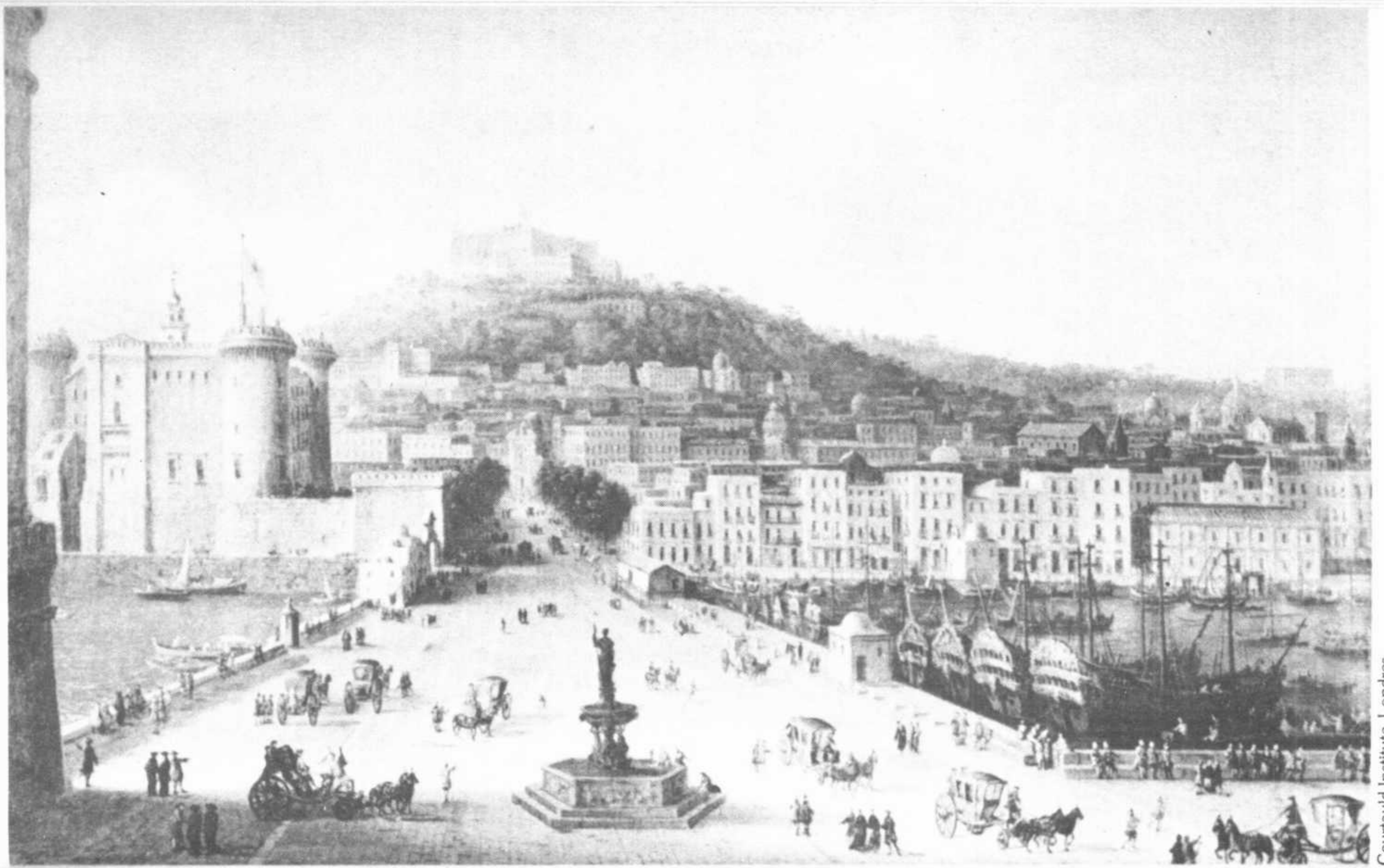
Con este propósito se dirigió a Nápoles, donde encontró un verdadero muestrario de gente extraña que iba a ejercer sobre él

Vista del puerto y arsenal de Tolón, en 1755, por Joseph Vernet.



una gran influencia durante el resto de su vida. Los reinos de Nápoles y Sicilia estaban regidos por un matrimonio muy curioso, aunque efectivo. El rey Fernando IV, un Borbón español, y la reina María Carolina, hija de la emperatriz Teresa de Austria y hermana de la reina María Antonieta, que a la sazón estaba a punto a ser guillotinado en París, eran decididamente contrarios a la Revolución francesa. Fernando, muy excéntrico y extrovertido, sentía pasión por la caza y la cocina, y solía recorrer los barrios pobres de la capital, de modo que gozaba del afecto de las masas napolitanas que le apodaban «viejo narigudo», debido a la prominencia de su apéndice nasal. En lo político, la dureza y decisión procedían de la reina, aunque ambos, en conjunto, gozaban de la

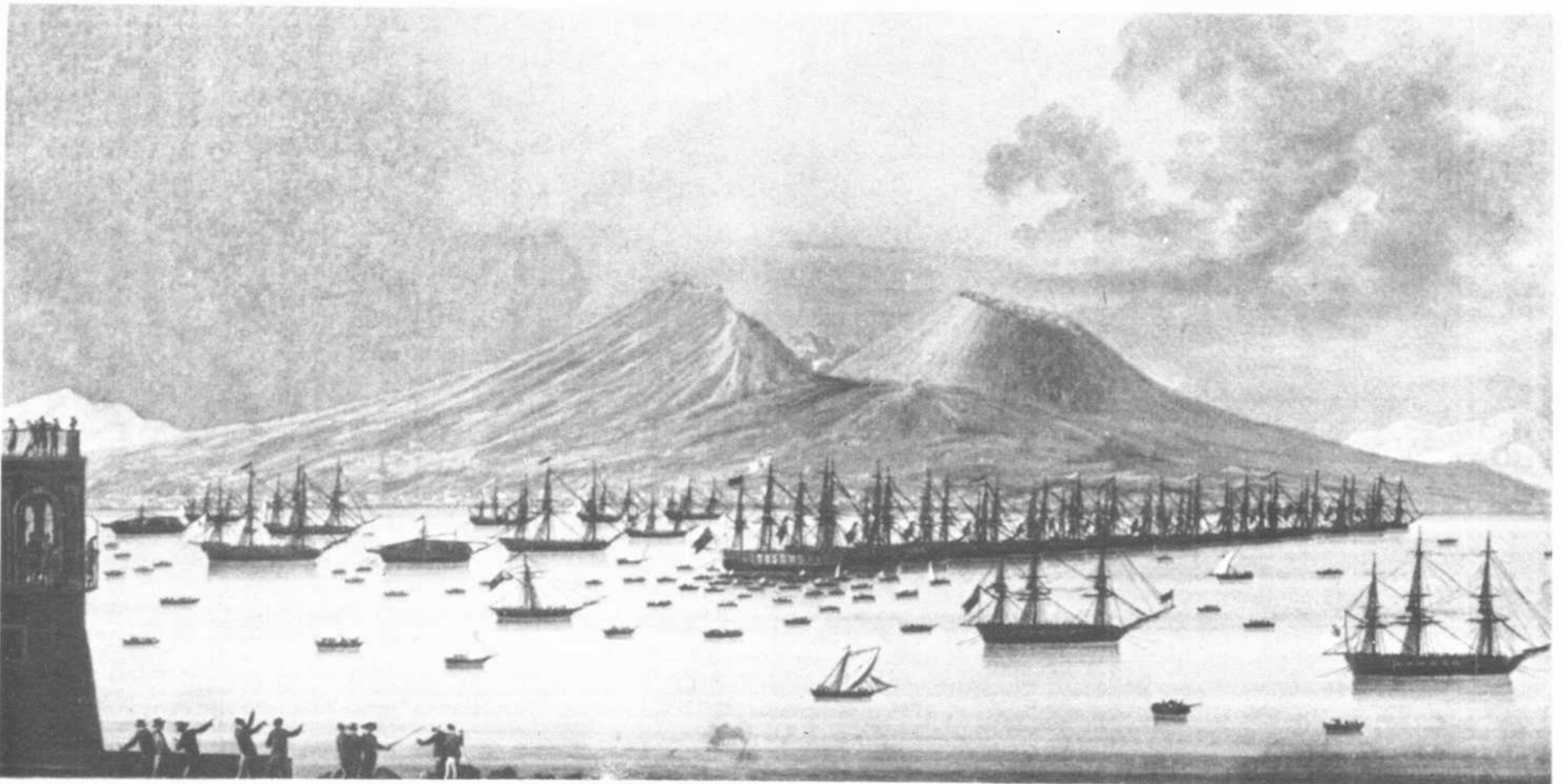




Courtauld Institute, Londres

Vista de Nápoles, con los castillos Nuovo y de San Elmo, en el siglo XVIII, por A. Joli. Ilustración cedida por lord Montagu.

La escuadra británica al mando de Nelson fondeada en la bahía de Nápoles, en 1799. Detalle de una pintura de Guardi. National Maritime Museum, Greenwich.





*Retrato del rey
Fernando IV de
Nápoles y Sicilia.
Museo di
Capodimonte,
Nápoles.*



*Retrato de María
Carolina, reina
consorte de Nápoles
y Sicilia. Museo di
Capodimonte,
Nápoles.*

lealtad y apoyo de la masa obrera y de la Iglesia. Lo más seguro era que las ideas revolucionarias, en caso de llegar a Nápoles, se difundieran entre la clase media.

La introducción de Nelson en la corte fue obra del embajador británico, sir William Hamilton, un aristócrata, fuerte y refinado, de sesenta y tres años, que llevaba treinta residiendo en Nápoles. Hacía mucho tiempo que había perdido la esperanza de ejercer una misión de importancia y se contentaba con dedicarse al estudio de las antigüedades clásicas y los volcanes, a frecuentar las casas elegantes de Nápoles, situadas cerca del mar y del palacio real de verano de Caserta, y a compartir su vida con su joven y bella esposa.

Emma llevaba cinco años viviendo con sir William, los dos últimos como su esposa, es decir, en calidad de lady Hamilton. Al verla, Nelson quedó gratamente impresionado, y no dudó en decirle a Fanny, su esposa, en una de sus cartas, que «hacía honor al puesto que se había visto elevada». De hecho, al conocer la misión de Nelson, lady Hamilton no se limitó a mostrar un cierto interés sino que además se comportó como una perfecta anfitriona, dedicando una especial atención hacia Josiah, que pese a su juventud tenía muy poco atractivo.

De todos modos no existe ningún detalle que permita deducir si Nelson se dio realmente cuenta de haber encontrado en Emma el gran amor de su vida. Por el contrario, unas semanas



Retrato de sir William Hamilton humanista, arqueólogo, vulcanólogo y diplomático, perteneciente a la escuela de Reynolds. National Portrait Gallery, Londres.



◀ El capitán Nelson durante su estancia en Livorno, pintado por un artista anónimo. National Maritime Museum, Greenwich.

después de dejar a su esposa se dedicó a hacer el ridículo con una muñeca de Liorna. Se trataba de la signora Adelaide Correglia, a quien escribió luego resueltamente con un francés muy chapucero: «*Ma Chere Adelaide, Je suis partant en cette moment pour la Mere, une Vaisseau Neapolitan partir avec moi pour Livorne, Croire moi toujours. Votre Chere Ami, Horatio Nelson. Avec vous bien successe.*»

Emma Hamilton, la esposa del embajador

Sin embargo, en Emma Hamilton había muchas cosas capaces de atraer la atención de Nelson. Con treinta y uno o treinta y dos años de edad, la esposa del embajador tenía una gran vitalidad, gozaba de una extraordinaria salud y su carácter era muy afín al del propio Nelson.

De espléndida figura y muy maternal, debía de parecer una verdadera diosa a los ojos de un cansado oficial de marina. Además, tenía un humor muy agudo, más acusado que el de



Poses de lady Hamilton. Caricatura realizada por Thomas Rowlandson en 1800. British Museum, Londres.

◀ Un retrato idealizado de «la divina Emma» hilando con rueca, realizado por George Romney en 1787. Ilustración cedida por el Greater London Council.

Edmund Nelson, y su marido era de una erudición comparable a la del culto padre de Horatio.

No obstante, los orígenes de Emma eran totalmente distintos a los de Nelson. Hija de un matrimonio obrero del norte de Gales, su madre la llevó a Londres, donde se valió de su belleza para mejorar su posición social, sin importarle demasiado los medios. Así, empezó en la mansión rural de un noble muy libertino, quien, al cansarse de lo que ella llamaba «métodos frívolos», la abandonó. Entonces, Charles Greville, un joven al que acababa de conocer, la llevó a Londres, donde vivieron juntos durante varios años, mientras la madre trabajaba como cocinera y ama de llaves en la misma casa.

A partir de entonces Emma empezó a frecuentar la sociedad londinense. El artista Romney se enamoró de ella y la convirtió en su modelo favorita, aunque también la pintaron Hoppner y Lawrence. No obstante, ella estaba profundamente enamorada de Greville, y sufrió un gran disgusto cuando la abandonó, o mejor dicho, la traspasó a su tío sir William Hamilton. Este, viudo y afincado en el permisivo ambiente de Nápoles, necesitaba una esposa joven y alegre, y por tal motivo, Emma y su madre, que se hacía llamar Mrs. Cadogan, se instalaron en su casa. En realidad sir William había recibido mucho más de lo que había dado a cambio, y Emma fue rápidamente muy bien recibida en los ambientes frívolos de la corte napolitana. A su marido le satisfacía ver como disfrutaban sus invitados oyéndola cantar o contemplándola en poses o actitudes clásicas, y solía decir que «era mucho mejor que cualquier objeto de la antigüedad». Con el tiempo, cuando se convirtió en dama de confianza de la reina María Carolina, la influencia política de Emma fue extraordinaria.

A instancias de los Hamilton, Nelson fue recibido inmediatamente por sir John Acton, el primer ministro, expatriado inglés, quien a su vez le presentó al rey Fernando, y en el transcurso de la conversación le arrancó la promesa de enviar inmediatamente cuatro mil soldados a Tolón. Una vez logrado el objetivo, Nelson salió de Napolés, pero de un modo muy espectacular.

En el transcurso de un desayuno a bordo del *Agamemnon*, al que asistían varios invitados, entre los cuales figuraba lady Hamilton, llegó la noticia de que había varios navíos franceses fondeados en Cerdeña. Inmediatamente desembarcaron las señoras, mientras los hombres de la dotación iniciaban la maniobra de salida con toda rapidez, bien subidos a las vergas, halando de las tiras o girando el cabrestante. Poco después, al llegar a la embajada, Emma Hamilton pudo ver a través de la ventana del tocador a

Retrato de sir John Acton, primer ministro de Nápoles y Sicilia, según un grabado de F. Bartolozzi. British Museum, Londres.

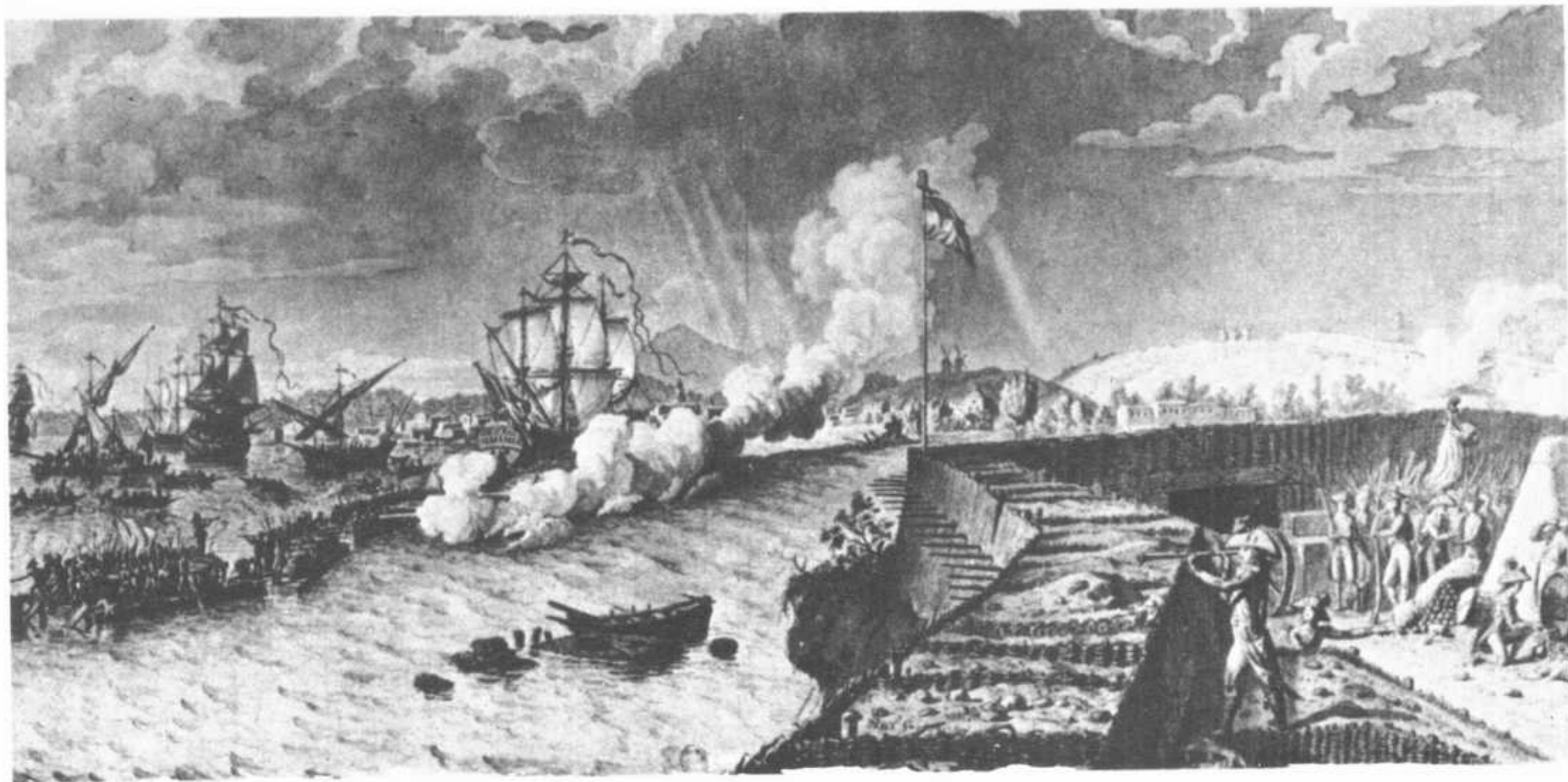


Nelson —de pie en cubierta, navegando al encuentro del enemigo—, al que no volvería a ver hasta cinco años después.

Nelson, al recordar la vida familiar en Norfolk, debió de encontrarla muy aburrida en comparación con lo que había tenido ocasión de conocer en casa de los Hamilton, en Nápoles. En el fondo, Nelson aparentaba siempre un aire muy vulgar y vanidoso, pese a que poco a poco iba perfeccionándose en múltiples aspectos. Lady Hamilton se estremecía a causa de su ambición. En cambio, Fanny sentía una gran preocupación por su salud, hasta el extremo de que Nelson le escribió muy irritado: «¿Por qué te obstinas en atormentarte? Josiah y yo estamos muy bien y disfrutamos de toda la comodidad que las circunstancias permiten». Pero el cansancio le hizo pensar de nuevo en Parsonage House, y escribió a su esposa «Me gusta pensar en la dicha de escucharte tocar el piano en Burnham.» En momentos de tensión procuraba distraerse pensando en fantasías de amor.

En Cerdeña, con el *Agamemnon*, Nelson entró en combate por primera vez.

Durante cuatro horas estuvo luchando solo contra varias fragatas francesas que se obstinaban en disparar a la arboladura, con el propósito de inmovilizar el buque, mientras él prefería



Napoleón Bonaparte contempla desde las murallas de Tolón el intercambio de disparos entre las baterías de las fuerzas revolucionarias y los navíos británicos, 1793. Biblioteca Nacional, París.

hacerlo al casco. Nelson recomendó a la dotación mucho celo y valor, consciente de que la suerte del combate no dependía de él, sino de Dios. Por este motivo escribió en su diario: «Al acostarme me encomiendo a Dios Todopoderoso; cuando despierto me pongo a su disposición; y al sentir la amenaza del diablo, le pido ayuda, con la seguridad de que lo va a apartar de mí. También desconozco cómo y cuándo voy a morir, pero no me preocupa en absoluto, porque Dios lo sabe perfectamente bien y no va a dejar de ayudarme y confortarme.»

Esta fe, unida a su profesionalidad, su ambición y a la convicción de su elevado destino, era un arma de combate invencible.

Mientras tanto, en Tolón la situación se había hecho crítica y a pesar de los refuerzos de Nápoles, los aliados no tenían soldados suficientes para mantener la línea defensiva ante el acoso de los ejércitos revolucionarios apoyados por la artillería. Uno de los oficiales de este arma que tuvo la oportunidad de ver por primera vez las velas de Nelson desde lo alto de una colina próxima al puerto, fue Napoleón Bonaparte, a la sazón un teniente coronel de veinticuatro años de edad.

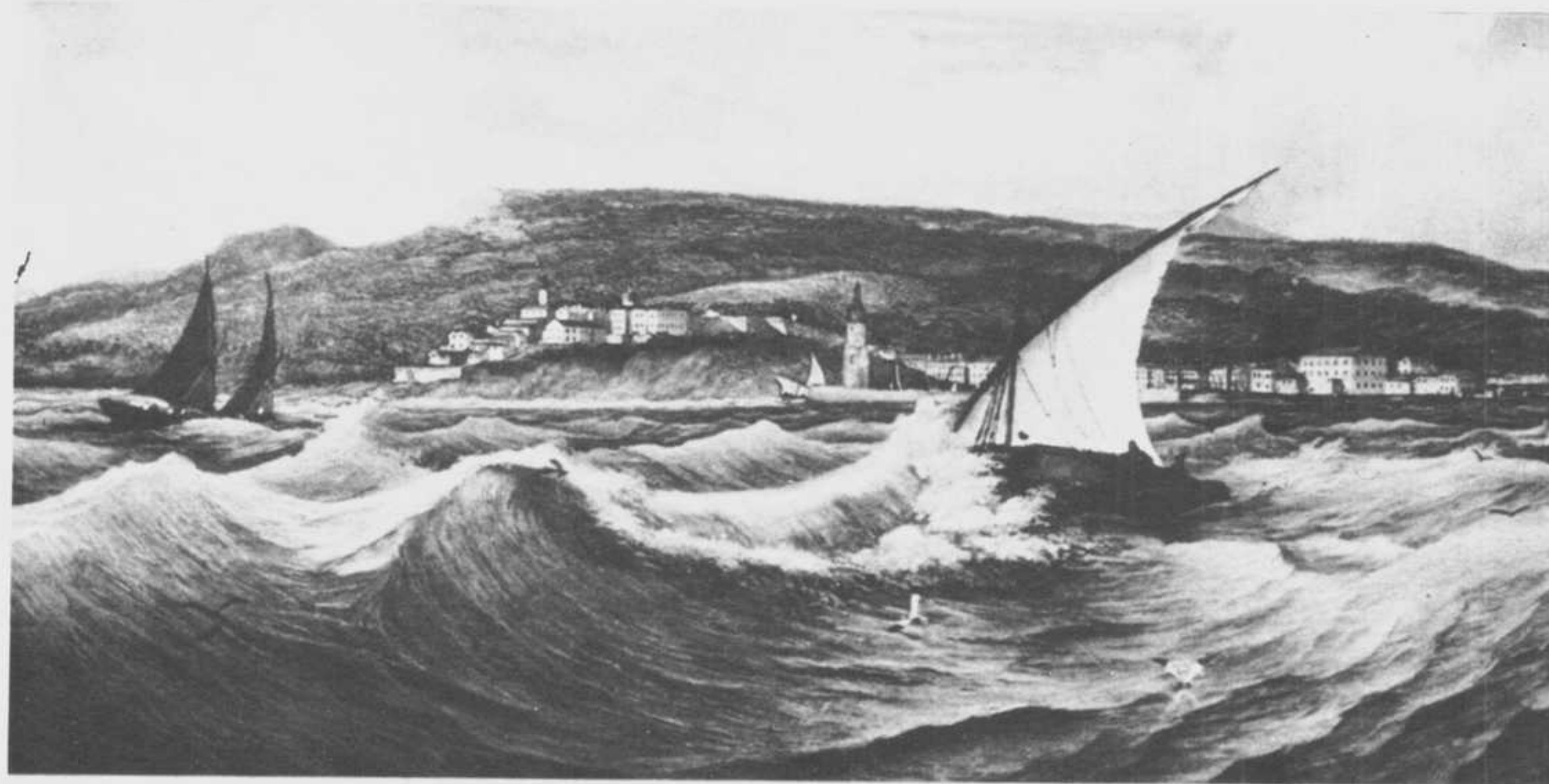
5. La guerra en el mar

Nelson se hizo a la mar apenas cayó Tolón. Y aunque se sabía desde hacía varias semanas que la caída era inevitable, la evacuación estuvo pésimamente organizada. Las tropas napolitanas, al observar la retirada de los aliados, fueron presa del pánico y se enfrentaron a los refugiados monárquicos en la pugna por apoderarse de los botes que debían trasladarlos a bordo de los navíos de Hood. De todos modos, varios miles de ellos quedaron en tierra y fueron masacrados, en una carnicería que sólo sirvió para aumentar el odio de Nelson hacia los franceses.

Había otros motivos para lamentar la pérdida de Tolón. Hood había ordenado que los navíos de guerra franceses surtos en el puerto se hicieran a la mar o fueran quemados, de modo que cuatro navíos de línea y una docena de fragatas salieron, en tanto que se prendió fuego a otros nueve. Pero en la confusión propia de una evacuación nocturna, alumbrada por las llamas de los incendios y oscurecida por la densa humareda, dieciocho navíos de línea franceses quedaron allí con escaso o ningún daño, pasando a manos de los revolucionarios. Cinco años después, Nelson tendría que enfrentarse a ellos en combate.

Tras la caída de Tolón, Hood necesitaba una base de apoyo para mantener el bloqueo del sur de Francia, y eligió Córcega. La isla se había levantado contra los franceses, cuyas tropas permanecían en las plazas fuertes, lo que llevó de nuevo a Nelson a participar en combates terrestres. Usando los marineros como soldados de infantería, cañoneó primero Bastia y luego Calvi. Al principio, la intervención fue un cambio muy beneficioso, después de varios meses de permanencia en el mar, pero al llegar el verano y juntarse el calor sofocante, la disentería y otras epidemias, el cambio fue para peor. Nelson escribió: «Ahora se dan lo que nosotros llamamos días de perros, y que aquí se conocen como del sol del León; realmente, son insoportables: de dos mil hombres, más de mil están enfermos y los restantes no se encuentran mucho mejor que la mayoría de los fantasmas. Hemos perdido

La ciudad corsa de Bastia fue sometida a sitio y conquistada cuando la isla de Córcega, tras la pérdida de Tolón, se convirtió en una importante base de operaciones británica. Vista de Bastia, por L. Garneray. National Maritime Museum, Greenwich.





Retrato, rara vez reproducido hasta ahora, de Nelson redactando lo que se supone pueden ser los planes de ataque a un fuerte, probablemente el de San Juan, en Nicaragua, o el de Santa Cruz de Tenerife. El texto manuscrito dice: «La primera línea debe avanzar. La segunda se encargará de darle protección.» Donado por el autor al Nelson Museum, Monmouth.

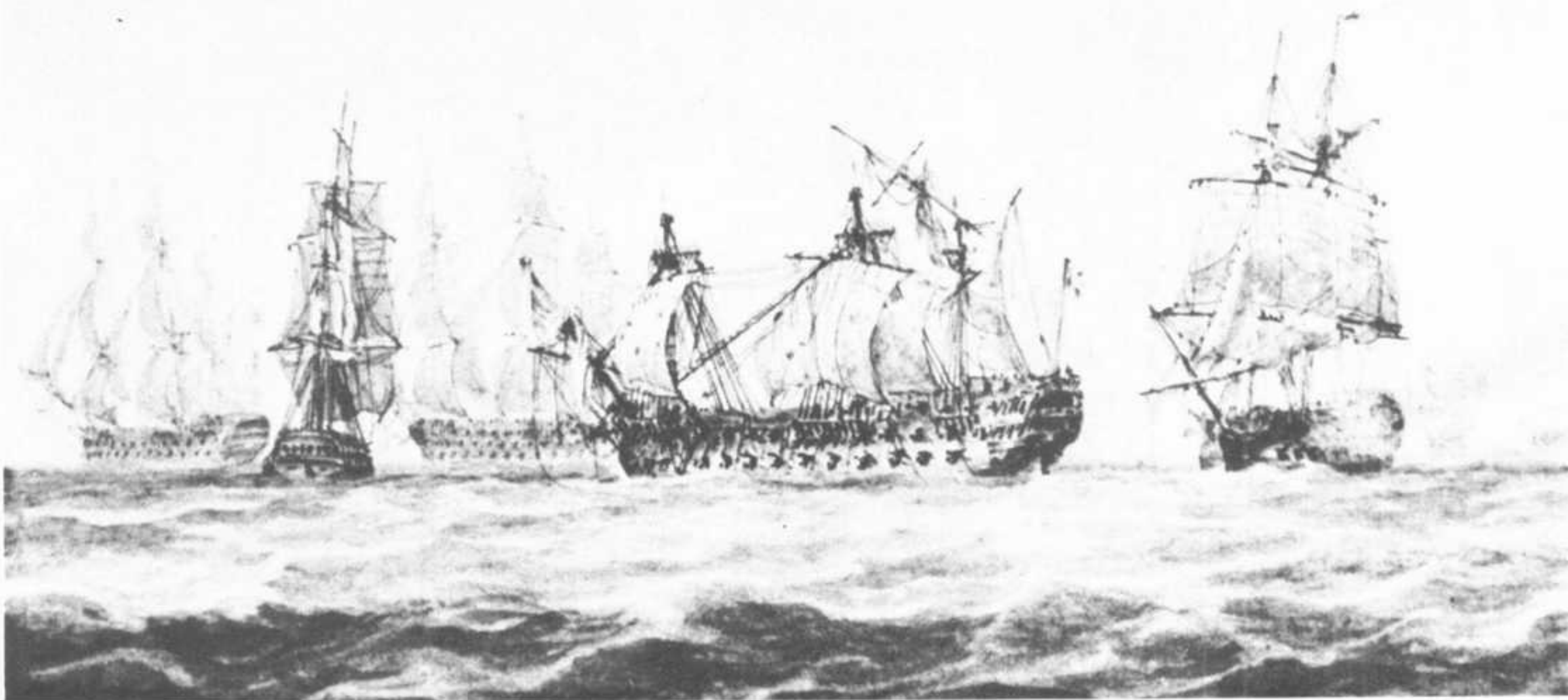
más hombres a causa del clima que del enemigo. Aquí me siento como una caña entre robles: he padecido todas las plagas, pero no siendo lo suficientemente fuerte para que hagan mella en mí, me inclino ante ellas, mientras el roble es abatido.»

Pero esta situación no iba a durar mucho. Mientras inspeccionaba las baterías que apuntaban hacia Calvi, una bala hizo blanco en el parapeto donde se encontraba, levantando esquirlas, y astillas y piedras que le hirieron en el rostro. Cubierto de sangre le trasladaron ante el médico, que diagnosticó un corte en la ceja que afectaba al ojo derecho y probable desprendimiento de retina. En pocas palabras, que perdería la visión de aquel ojo. Nelson escuchó el diagnóstico con seriedad, y tuvo que reconocer que había salido bien librado, pues de no haber sido por el parapeto el proyectil le habría dado en pleno cuerpo. Con respecto a la herida escribió a Fanny diciéndole: «No me afea en absoluto, pues conservo toda mi belleza.»

Nelson no llevó nunca el parche negro con que aparece en muchos retratos populares, aunque si una visera verde acoplada al sombrero, con el fin de proteger el ojo del sol del León.

A fines de 1794, Hood fue sustituido por el almirante Hotham, un oficial muy convencional y al mismo tiempo poco dispuesto a correr los riesgos que sugería Nelson. El *Agamemnon* llevaba dos años en lo que Nelson describiría como «un servicio tan duro como nunca había hecho ningún otro buque», mientras se calificaba a sí mismo como «un hombre mediterráneo». Aquellos fueron unos meses dedicados a mantener a los buques franceses bloqueados en puerto o tratar de hacerlos salir con señuelos, de perseguir y apresar naves mercantes enemigas y de llevar a cabo misiones de descubierta hasta agotar a la dotación, sin más recompensa, decía Nelson, que «honos y ternera salada».

Sin embargo, los franceses salieron de Tolón con el propósito de reconquistar Córcega. Catorce navíos británicos interceptaron a diecisiete barcos franceses que intentaban evitar el combate. La falta de iniciativa de Hotham hizo que los franceses estuvieran a punto de conseguir su propósito, de no haber entrado en colisión el navío francés de ochenta cañones *Ça Ira* con otro, de la misma nacionalidad, perdiendo los masteleros de trinquete y mayor. Al instante, una fragata británica lo atacó, mientras otros navíos franceses acudían en su auxilio, uno de los cuales era el impresionante *Sans Culotte*, de ciento veinte cañones. El *Agamemnon*, que a causa de su velocidad iba muy por delante de la flota británica, rápidamente avanzó hacia los navíos franceses. Gracias a su velocidad y facilidad de maniobra, Nelson pudo



El Agamemnon cruzando por la popa del Ça Ira, prácticamente desmantelado. Acuarela de Nicholas Pocock. National Maritime Museum, Greenwich.

acercarse al *Ça Ira* hasta tenerlo al alcance de la artillería y disparó andanadas durante más de dos horas. A la mañana siguiente, el francés arriaba la bandera, tras haber perdido cuatrocientos hombres, entre muertos y heridos, mientras Nelson contaba solamente con una docena de heridos. En ese combate se apresaron dos navíos franceses y se obligó a los restantes a regresar a Tolón. Hotham estaba muy satisfecho, pero Nelson no cesaba de lamentarse amargamente diciendo: «No hemos logrado nada en comparación con lo que podríamos haber conseguido.» Luego confió a Fanny: «Deseo llegar a almirante para mandar la flota británica. Así podré hacer mucho o fracasaré, pues por mi modo de ser no concibo tomar medidas incompletas o de escaso resultado. Tan seguro estoy, que de haber mandado nuestra flota... ahora celebraríamos la derrota francesa o yo estaría convertido en una verdadera piltrafa».

Pero para satisfacción suya, su intervención en los hechos aumentó su reputación como combatiente, lo que le hizo escribir a su esposa: «Estoy tan cubierto de laureles que es imposible distinguir mi cara, tan pequeña.»

Ese mismo año, Hotham tuvo la oportunidad de sostener otra acción definitiva contra los franceses, pero igualmente la desaprovechó. En esta ocasión, el propio almirantazgo reconoció los méritos de Nelson, ascendéndole a coronel honorario, lo que llevaba consigo un incremento de la paga y, más importante aún, un aumento de categoría. Por su parte, Hotham fue sustituido por otro, más del agrado de Nelson. Se trataba del almirante sir John Jervis, de sesenta años de edad y con mucha experiencia, el mismo que había estado con Wolfe en Quebec unos cuarenta años atrás. Muy fuerte físicamente, duro y amante de la disciplina, Jervis era hombre de gran visión y al instante reconoció la clase de oficial que tenía en Nelson. Desde hacía varios meses Nelson estaba apoyando desde el mar a los ejércitos austríacos que luchaban contra los franceses en la parte occidental de Italia, aunque la misión era decepcionante pues los aliados de tierra actuaban sin el menor entusiasmo. Sin embargo, con la llegada del nuevo jefe, los alicientes fueron en aumento. Así Nelson escribía a Fanny: «Parece que Jervis no me considera un subordinado, sino un colaborador.» Además, el almirante demostró la confianza que le merecía nombrándole comodoro, un cargo eventual aunque con la consideración de almirante.

Pero Nelson, y para desgracia suya, no iba a izar su gallardete en el *Agamemnon*. «El navío —dijo— es tan conocido en toda Europa como cualquier embarcación en el canal de Burnham

Overy Staithe.» Sin embargo, tanto el navío como la dotación estaban deshechos. No obstante, Nelson se consideraba a sí mismo en perfecto estado: «No siempre es cierto que si se obliga a un hombre a correr una carrera termine cansado. De todos modos puedo decir, y con toda razón, que nadie del *Agamemnon* ha soportado el cansancio tan bien como yo.» Igualmente, admitió que el navío «estaba podrido y debía volver a Inglaterra», aunque no por ello dejó de sentir mucha pena al pasar al *Captain*, un navío de tercera clase y setenta y cuatro cañones.

La llegada de Jervis y el ascenso de Nelson se produjeron en el momento más oportuno, pues la Revolución francesa se estaba difundiendo por todas partes.

Los británicos tuvieron que abandonar primeramente Córcega, luego la isla de Elba, y finalmente se rompió la precaria alianza con España. En estas condiciones y careciendo de una base en el Mediterráneo occidental, Jervis no tuvo más alternativa que retirarse temporalmente al oeste de Gibraltar.

Mientras colaboraba en la evacuación, Nelson arboló su insignia en la fragata *La Minerve*. Con ella sostuvo dos duros combates con los hasta entonces aliados españoles, durante los cuales se cimentó la profunda amistad y confianza de Nelson en sus subordinados. En el primer combate rindió una fragata española y la marinó con una tripulación de presa, entre la que figuraba el teniente Thomas Hardy. Poco después llegaron refuerzos españoles y se apoderaron de la fragata, incluyendo la dotación británica existente a bordo.

Nelson gestionó el intercambio de prisioneros y recuperó a Hardy, pero poco después estuvo a punto de perderle de nuevo, cerca de Gibraltar cuando, dos navíos de línea españoles perseguían a *La Minerve*. La fragata conseguía, con grandes esfuerzos, sacarles una ligera ventaja, cuando, por desgracia, un miembro de la dotación cayó al agua.

Inmediatamente, Hardy embarcó en el bote y fue en su busca, mientras los perseguidores españoles se iban acercando cada vez más. «¡Por Dios, no quiero perder a Hardy!», gritó Nelson, al mismo tiempo que ordenaba poner en facha los pericos de mesana.

Sorprendidos por la repentina detención de la fragata, que daba la impresión de querer entrar en combate, los españoles vacilaron, dando tiempo a los británicos para recoger a Hardy y demás tripulantes del bote, y reemprender viaje seguidamente.

El incidente permitió a Nelson comprobar de nuevo que cualquier decisión adoptada era suficiente para desbaratar los



Retrato por autor anónimo de sir Thomas Hardy, amigo íntimo y capitán del navío de Nelson en Trafalgar. National Maritime Museum, Greenwich.

planes del enemigo; además, le sirvió para estrechar aún más los vínculos de amistad con Hardy, que se convertiría en el capitán del buque insignia.

Esta muestra de valentía por salvar a un amigo estuvo a punto de repetirse aquella misma tarde. Navegando con niebla cerrada, Nelson avistó a su alrededor otros navíos de gran porte. Eran españoles y formaban parte de la flota de veintisiete barcos que había salido de Cartagena en dirección al Atlántico, donde debía unirse a una escuadra francesa para proteger el paso de un convoy y luego dirigirse a Brest, donde se les unirían otras



El almirante sir John Jervis, más tarde conde de St. Vincent, según un retrato realizado por sir William Beechey. National Maritime Museum, Greenwich.

unidades francesas, holandesas y españolas, para invadir seguidamente las Islas Británicas.

Una vez determinado el número de navíos y el rumbo que seguían, Nelson fue al encuentro de Jervis en el cabo San Vicente. Jervis estaba deseoso de entrar en acción, pero teniendo todos los elementos en su contra debía hacer todo lo posible para alcanzar la victoria. Como disponía sólo de quince navíos de línea, Jervis se vio obligado a tomar una decisión, consciente de la imposibilidad de sostener un combate por el sistema tradicional de intercambiar andanadas mientras las flotas navegaban por rumbos paralelos.

Al amanecer del 14 de febrero, Jervis avistó en el horizonte, por la proa, los veintisiete navíos enemigos. Nelson, de nuevo en el *Captain*, sabía que había llegado el momento de participar en un combate naval de gran envergadura. Los preparativos de la acción iban a durar varias horas y quedaban muchas por delante antes de que empezara la carnicería. Se despejaron las cubiertas, dejando sólo lo necesario para el combate. Los botes y lanchas se botaron al agua y fueron puestos a remolque. Se abrieron las

portas de los costados, poniendo los cañones en batería, y arrojó arena en las cubiertas para evitar que los encargados de su manejo resbalaran con la sangre que pronto las cubriría. Los coys se estibarón en las batayolas de la cubierta superior, como protección contra las astillas. Se prepararon también las grandes redes con que se cubrían los costados para evitar, en caso de abordaje, que los enemigos llegaran a la cubierta, mientras algunos hombres se dedicaban a aferrar las velas principales, con el propósito de reducir el riesgo de incendio y la visibilidad de campo de tiro.

Jervis se estaba aproximando en línea y perpendicularmente a la flota española. En estas condiciones, los españoles cruzarían la línea y podrían disparar sus andanadas contra las prácticamente indefensas proas de los navíos ingleses. Sin embargo, Jervis había advertido que De Córdova, el almirante español, no había conseguido una línea cerrada, sino que sus navíos navegaban en dos grupos separados. En vista de ello decidió una maniobra táctica muy atrevida: pasar entre ambos grupos y atacar a uno de ellos, procurando destruirlo antes de que el otro pudiera prestarle ayuda.

La idea era buena —y formaba parte del plan que usaría Nelson en acciones futuras— pero la ejecución no era tan fácil. Los grandes navíos eran muy pesados y lentos de maniobra, por lo que costaba mucho rectificar cualquier error y, a veces, era imposible conseguirlo. Unas seis horas después de avistar al enemigo, los británicos se disponían a pasar por el hueco existente entre los dos grupos de unidades españolas. Sin embargo, al adivinar las intenciones de Jervis, trataron de cerrarlo. Una vez lo hubieran cruzado, los británicos virarían hasta ponerse en línea y atacar al mayor de los dos escuadrones. Sin embargo, era demasiado tarde. Desde el antepenúltimo puesto de la línea británica, Nelson se dio perfectamente cuenta de que los españoles lograrían formar una sola línea antes del inicio del combate.

Con una claridad meridiana, Nelson advirtió que sólo una acción desesperada podía evitar el fracaso de la operación. Sin el permiso de Jervis, y por tanto desobedeciendo las órdenes, Nelson sacó al *Captain* de la línea, metió todo el timón a la banda y cruzó por el hueco de los dos escuadrones. El abandono de la línea de combate sin permiso era el mayor delito que un capitán de aquel tiempo podía cometer, pero Jervis, observando como el *Captain* desaparecía entre las bandas de humo producidas por los cañonazos, enfrentándose en combate con siete naves españolas, comprendió la maniobra e inmediatamente ordenó a otros dos navíos, mandados por Cuthbert Collingwood y Tom Trou-



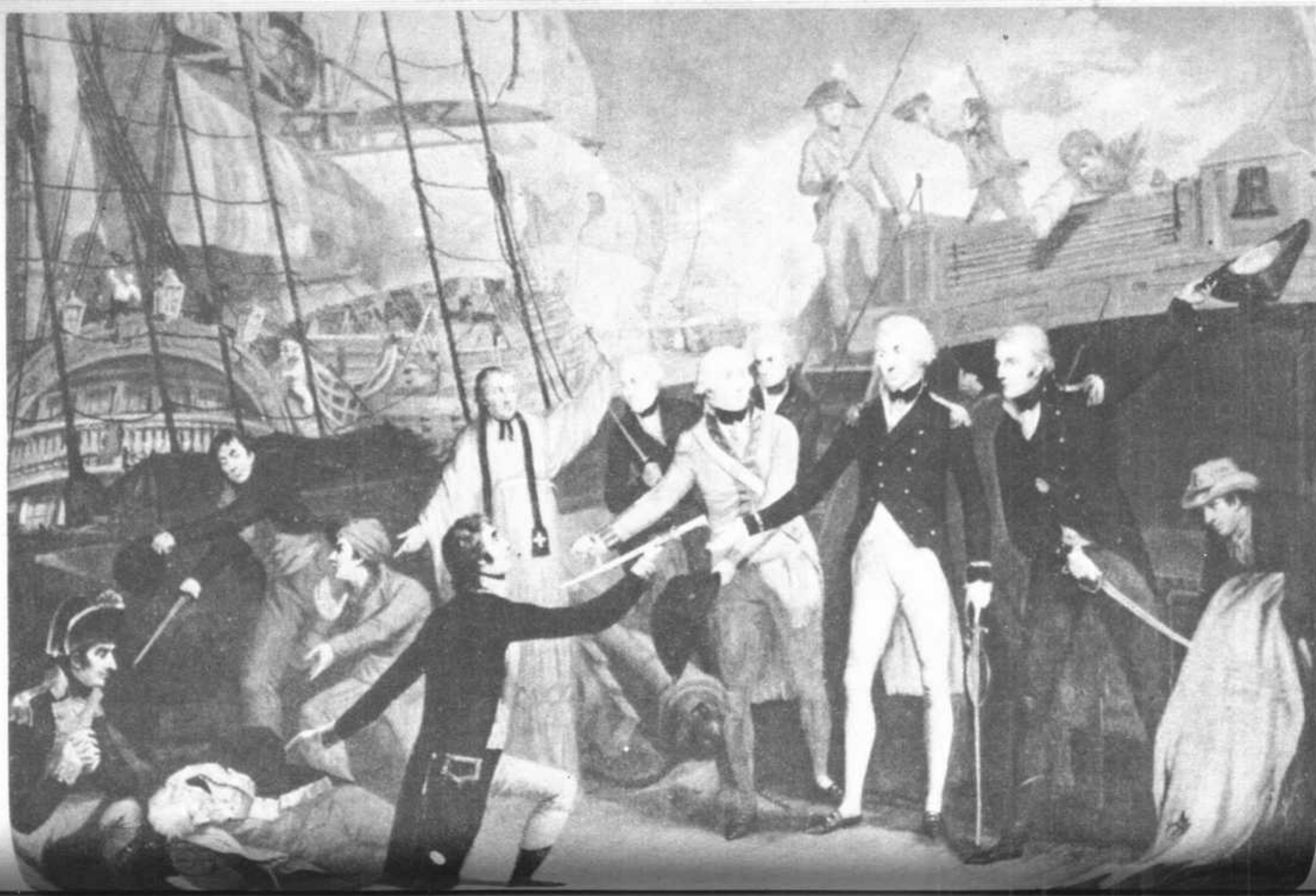
Retrato del vicealmirante Cuthbert Collingwood, amigo íntimo de Nelson y su segundo en Trafalgar, pintado por H. Howard. National Maritime Museum, Greenwich.

El contraalmirante sir Thomas Troubridge, amigo de Nelson, retratado por sir William Beechey. National Maritime Museum, Greenwich.



Nelson intentando abordar un navío de línea español desde el Captain, durante la batalla del Cabo San Vicente. Cuadro por W. Allan. National Maritime Museum, Greenwich.





bridge, ambos amigos de Nelson, ir en su ayuda, mientras el resto de la flota británica viraba lentamente.

De los siete navíos que disparaban contra el *Captain*, tres llevaban más de cien cañones y uno de ellos, el *Santísima Trinidad*, era de cuatro puentes y el mayor del mundo. Sin embargo, la acción de Nelson no era tan suicida como parecía. Después del disparo de la primera andanada, el humo ocultó a los buques y las unidades enemigas, confundidas, se atacaban entre sí. Además, la cadencia de tiro de los cañones era muy baja, hasta el extremo de que el excelente navío de Collingwood podía disparar diez andanadas por cada una de los oponentes.

Finalmente, cuando el combate entre las dos flotas se hubo generalizado, Nelson se dio cuenta que su navío estaba prácticamente destrozado y no podía seguir tomando parte activa en la acción. Así, pues, decidió abordar el navío más cercano, y hacerlo él mismo, en persona, algo totalmente desacostumbrado para un comodoro. Una vez abordado, los marineros británicos, armados con machetes, picas y pistolas saltaron a la cubierta del español. Un hombre trepó por las tallas doradas de la galería de popa, pero resbaló y cayó al agua; el marinero que le seguía rompió un ventanal de la cámara a golpes de culata del mosquete y se coló a través de ella, seguido del propio Nelson. Los oficiales españoles les disparaban con pistolas por la lumbrera de la cámara, pero los británicos, aunando los esfuerzos, derribaron la puerta de un empujón y salieron a cubierta en el instante en que la bandera española era arriada.

No obstante, los británicos se habían apoderado de la cubierta superior y las baterías de las demás seguían disparando andanadas. Poco a poco los marineros de Nelson fueron tomando las demás cubiertas, aunque siendo diezmados por los disparos de los mosqueteros de otro navío español, abarloado a él. Por tal motivo, Nelson y los marineros lo abordaron también, lanzándose sobre la cubierta con tal ímpetu que el capitán español lo rindió al instante. Entonces, ocurrió una escena realmente dramática, según recordó el propio Nelson: «En la cubierta del alcázar de un navío español de primera clase — escribió — recibí los sables de los vencidos, y a medida que los entregaban los iba pasando a William Fearney, uno de mis lanceros, quien con la mayor sangre fría se los ponía bajo el brazo.»

◀ Un oficial español se rinde entregando su sable a Nelson tras la victoria inglesa en Cabo San Vicente. Cuadro por D. Orme. National Maritime Museum, Greenwich.

El resultado de una acción tan brillante despertó el entusiasmo de la flota e incluso del pueblo británico. Nelson, por su parte, estaba complacido por lo que se decía de él: «En la marina se comenta mucho y por ello no puedo ocultarlo: se trata del llamado puente con patente de Nelson, aludiendo al modo en que abordó y capturó un navío enemigo de ochenta cañones.»

La reacción de Fanny era fácil de adivinar. «Deseo sinceramente, querido esposo —escribía— que todas esas acciones tan maravillosas y desesperadas —tales como el abordaje de navíos— las dejes para los demás. Con la protección del Supremo Hacedor, gozas ya de una elevada categoría y de mucha fama, de modo que puedes darte por satisfecho.»

La reacción de Emma Hamilton habría sido muy diferente y más agradable para él, según tendría ocasión de comprobar más adelante el nuevo «Héroe» que, de momento, había sido premiado con el ascenso a contraalmirante y el título de conde.

6. El héroe de Abukir

Pero el triunfo del contraalmirante sir Horatio Nelson traería consigo cosas menos agradables. La derrota de la flota española y la captura de cuatro navíos de línea vino seguida de una guerra fría, en la que Nelson, cuya insignia arbolaba ahora en el *Theseus*, ostentó el mando del escuadrón encargado del bloqueo del puerto de Cádiz.

En Cádiz había treinta navíos españoles, mientras se esperaba la llegada de otros diez procedentes del Mediterráneo. La flota de bloqueo se componía de veinte unidades, aunque en realidad había siempre alguna de menos por haber ido en busca de agua y provisiones. Nelson era partidario de un bloqueo cerrado y por tal motivo escribía: «Vemos a las damas paseando por las murallas y alamedas, y sabemos cómo ridiculizan a los oficiales de la marina.» Incapaces de provocar la entrada en acción del enemigo los británicos bombardearon Cádiz en dos ocasiones. La primera de ellas, dirigía el ataque el propio Nelson desde una lancha con trece hombres, cuando salieron del puerto las lanchas cañoneras españolas y el comandante de una de ellas, dotada de treinta hombres, la abordó. «El combate cuerpo a cuerpo fue muy duro y mi contra maestre, John Sikes, me salvó la vida en dos ocasiones, como mínimo», recordaba Nelson con humor. «Los españoles tuvieron dieciocho muertos y varios heridos, pero al final hicimos prisionero al comandante.»

«En aquella época —decía Nelson más adelante— era más valiente que en ningún otro periodo de mi vida.» Además, estaba tan seguro de sí mismo que al recibir la noticia de la llegada a Santa Cruz de Tenerife de un navío del Tesoro español, decidió apoderarse de él, aun sabiendo que el puerto contaba con fuertes defensas, y para ello organizó una expedición con trece fragatas y un cúter.

Lamentablemente, todo le salió mal. Había previsto atacar de noche, pero la intensidad del viento y de la corriente se

encargaron de retrasarle hasta las primeras luces del alba. Con la luz del día, los defensores se dieron cuenta del intento y rechazaron el desembarco. Entonces Nelson proyectó un nuevo ataque nocturno, en el que iba a participar él en persona. Pero la noche siguiente toda la guarnición española estaba advertida y la artillería, cargada con metralla, hacía muy difícil cualquier desembarco en el puerto o en las playas próximas.

Desastre en Tenerife

A pesar de todo, el ataque siguió adelante. En el instante de poner pie en tierra, Nelson cayó herido, con el codo derecho destrozado por la metralla. En esta ocasión, su hijastro Josiah le salvó la vida aplicándole un torniquete en el antebrazo. Por todas partes el desembarco era un desastre: el cúter había sido hundido, con gran pérdida de vidas humanas, y los marineros y demás tropas que luchaban en tierra estaban siendo diezmados. A pesar de todo, más de trescientos lograron alcanzar la ciudad, aunque de forma totalmente desorganizada y con la pólvora mojada, por lo que fueron cercados y acabaron rindiéndose.

Mientras tanto, Nelson había sido trasladado al *Theseus*, subiendo a bordo por sí mismo. Consciente de que iban a amputarle el brazo, ordenó sin inmutarse: «Digan al médico que se apresure y traiga los instrumentos. Sé perfectamente que voy a perder el brazo derecho, y cuanto antes me lo corte mucho mejor.» Entonces tuvo ocasión de conocer de cerca el sollado, situado por debajo de la línea de flotación, y en el cual los médicos atendían a los heridos. Allí lo único que se podía hacer era vendar heridas y amputar miembros, sin más anestesia que un buen trago de ron y, luego, un sedante a base de opio. Nelson soportó la operación con gran valor, aunque le impresionó la frialdad del bisturí, y por ello ordenó a los médicos calentar en lo sucesivo los instrumentos antes de usarlos.

Al día siguiente, cuando el médico le visitó, anotó que «había dormido muy bien y sin contratiempos. Té, sopa y sagú. Limonada y jugo de tamarindo».

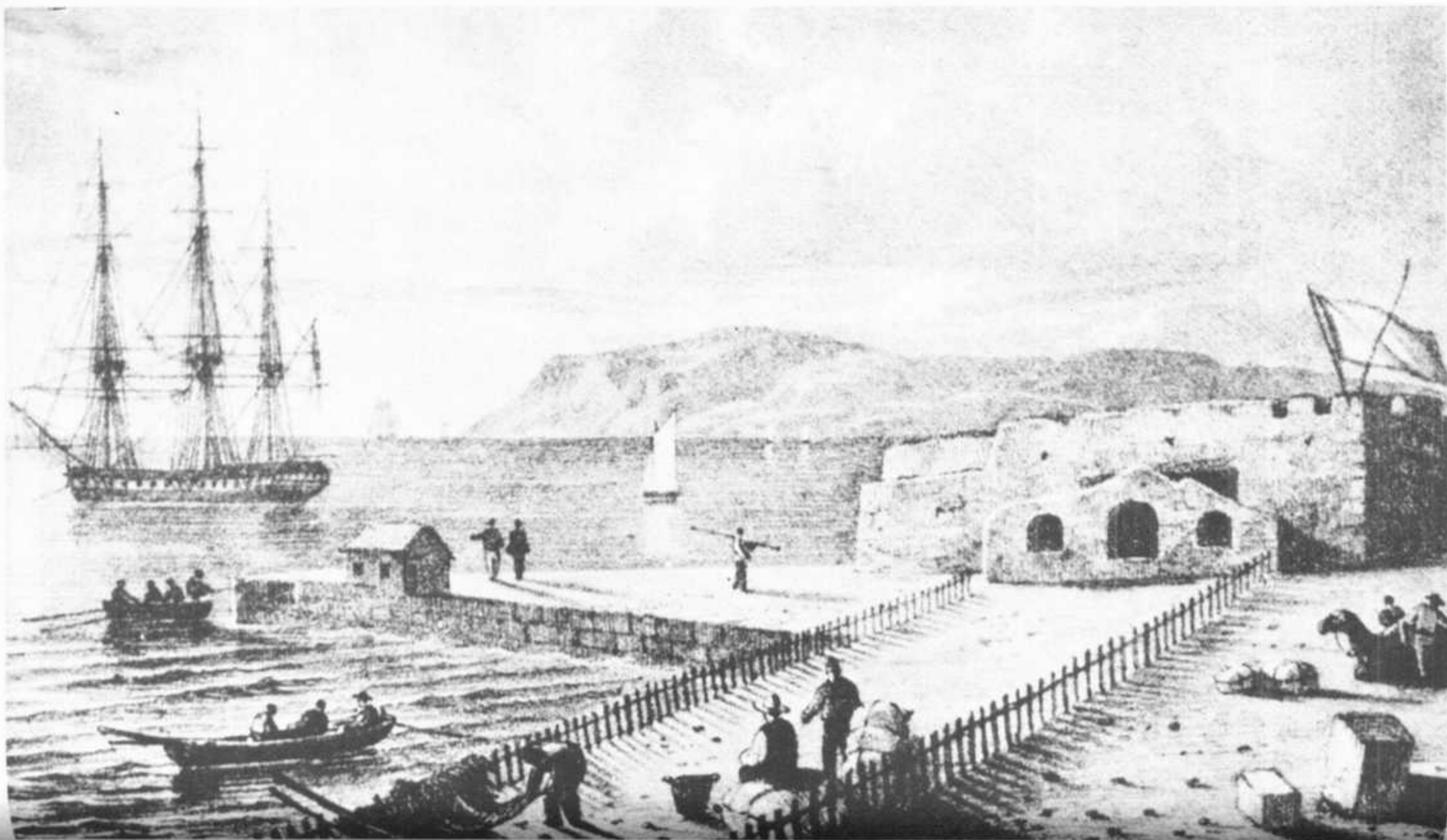
La expedición terminó en un fracaso rotundo. Más de doscientos hombres y oficiales resultaron muertos, heridos o desaparecidos, y a Nelson no le quedó otra alternativa que ordenar la retirada. Sin embargo, la cortesía de la guerra se respetó. Los españoles devolvieron los prisioneros británicos y Nelson envió un queso y un barril de cerveza al comandante de la guarnición,



Un enfrentamiento cuerpo a cuerpo entre ingleses y españoles en 1792, según un cuadro de R. Westall. National Maritime Museum, Greenwich.

que correspondió entregando al mensajero dos botellas de vino canario.

Nelson fue dado de baja y devuelto a Inglaterra, donde desembarcó en septiembre de 1797, tras cuatro años de ausencia. Tres días después llegaba a Bath, donde le esperaban Fanny y su padre. Las noticias del desastre de Tenerife le precedieron, pero nadie le consideraba culpable de lo sucedido. «La recepción que me han ofrecido era la que esperaba», escribió. Esto significa



que la imagen de «el Héroe» iba en aumento. Los ingleses estaban muy acostumbrados a ver marineros mancos y almirantes ricos, gracias al premio que recibían por las presas, y por tal motivo normalmente iban en carruaje al palacio de St. James o al club del cual eran miembros. Los periódicos dieron cumplida difusión de la osadía de Nelson, no igualada por nadie desde Drake y atestiguada por una manga de chaqueta vacía.

Nelson, con su cuerpo pequeño y delgado, cabello canoso, perfil inconfundible, labios sensuales y ojos vivarachos era fácilmente reconocible, de la misma manera que lo es ahora.

Cuando Nelson llegó a Londres, todavía débil y febril a causa de la herida de la cual se iba reponiendo muy lentamente, salieron a darle la bienvenida gente de todos los estratos sociales.

Condecorado por el rey, quien había remarcado: «Habéis perdido el brazo derecho», gozaba del afecto de la gente de la calle. Una noche, unos juerguistas estaban gritando frente al alojamiento de Nelson en Bond Street, y no le dejaban dormir. Pero al advertirles alguien que estaban molestando al almirante, se fueron inmediatamente diciendo: «Esta noche no nos va a oír más.»

Durante todo el invierno en que estuvo convaleciente, Fanny fue muy feliz. Nelson dependía totalmente de ella, que hacía de enfermera se encargaba de cortarle la carne, pelarle la fruta, o partirle los frutos secos. Por aquel entonces, Nelson envió una nota al vicario de St. George, en Hanover Square, diciéndole: «Un oficial desea dar las gracias a Dios Todopoderoso por la feliz recuperación de una importante herida y por todas las mercedes que ha recibido.»

Una vez repuesto, Nelson deseaba tanto hacerse a la mar como el almirantazgo darle empleo.

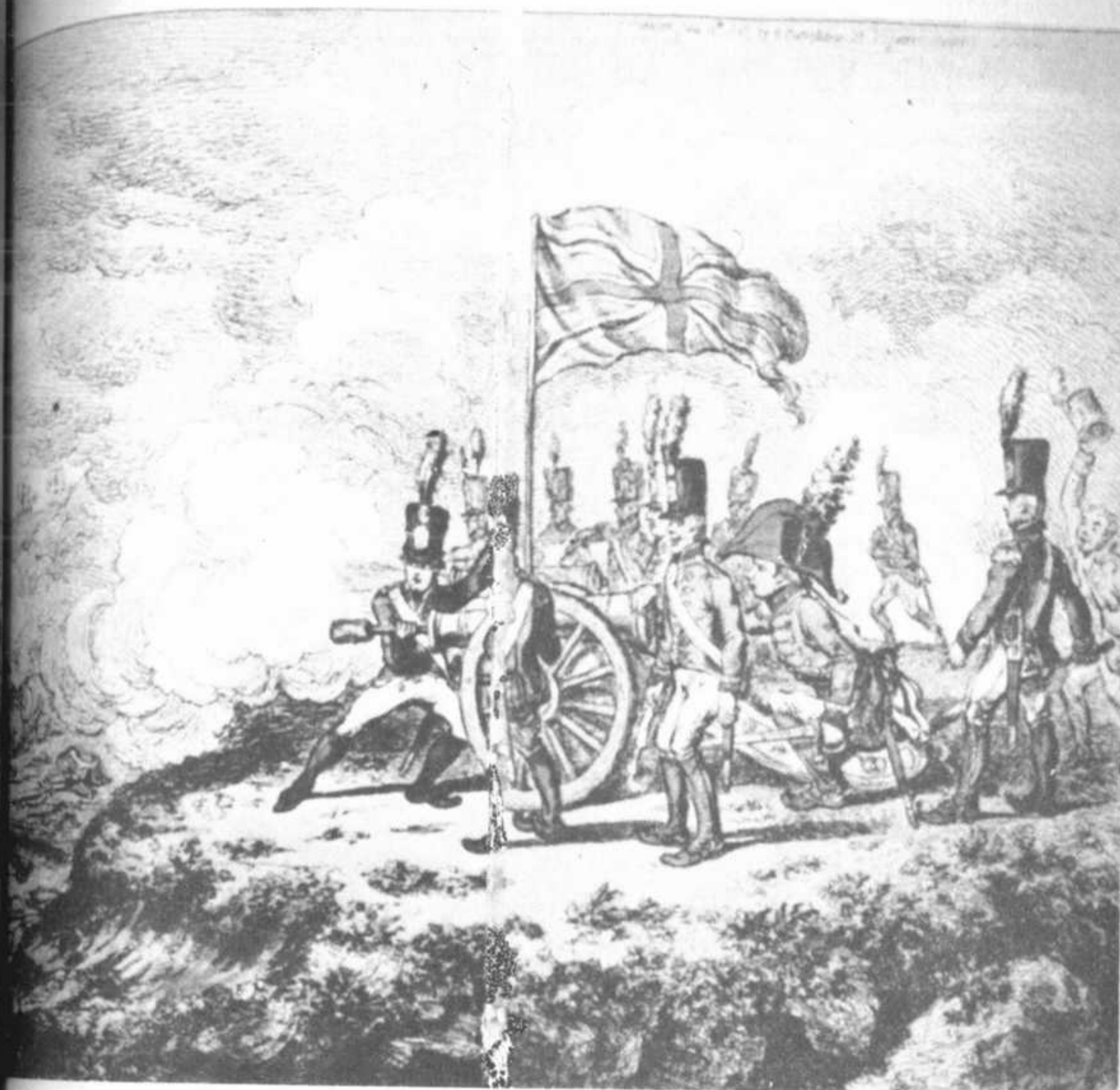
Mientras tanto, las relaciones con Francia iban empeorando. En 1798, Bonaparte visitó los puertos del Canal de la Mancha para conocer las posibilidades de invadir Inglaterra, mientras llegaban a Londres noticias de los intensos preparativos navales y militares que se estaban haciendo en Tolón. Esto significaba que la flota británica debería intervenir de nuevo en el Mediterráneo, pese a no contar allí con ninguna base segura. Nelson se sintió satisfecho de recibir la orden de unirse a Jervis, recién ennoblecido.



El temor de los ingleses a una invasión francesa quedó caricaturizado por Gillray en este dibujo titulado Invasión francesa o desembarco de Bonaparte en Gran Bretaña. British Museum, Londres.

do con el título de conde de St. Vincent, con base en el Tajo, y tratar de impedir que las principales flotas francesas se unieran a la española surta en Cádiz. Así, Nelson iba a estar de nuevo de servicio en el Mediterráneo.

En mayo, Nelson recibió unos informes muy detallados de los preparativos que se estaban realizando en Tolón. Una fuerza expedicionaria de treinta y cinco mil hombres, bajo el mando del propio Bonaparte, estaba lista para embarcar en trescientas naves de transporte protegidas por una escolta de treinta navíos de línea y varias fragatas al mando del almirante De Brueys. Sin embargo, no se conocía el detalle más importante, o sea, el destino de la expedición.



El escuadrón de Nelson permaneció frente a los puertos franceses en espera de detectar el menor movimiento, pero, al producirse, los británicos no pudieron intervenir. Aprovechando una noche la entrada del mistral que dispersó a los navíos ingleses y desarboló a su buque insignia, Bonaparte ordenó la salida de puerto, con gran desesperación por parte de Nelson cuando encontró Tolón vacío. «Figúrate un hombre satisfecho, paseando por la cámara el domingo por la tarde, rodeado por un escuadrón que confía en su jefe y espera alcanzar la gloria — escribía Nelson a Fanny—. Figúrate a ese hombre, consciente y orgulloso, cuando al salir el sol el lunes por la mañana encuentra que su navío ha sido desarbolado, la flota dispersada y en tal estado que la fragata francesa más insignificante representaría para ella un serio peligro.»

La recuperación fue rápida. El *Vanguard* quedó reaparejado en cuatro días y St. Vincent envió a Nelson, en calidad de refuerzo,

«un grupo seleccionado». De esta forma, reunió bajo su mando un conjunto de trece navíos de setenta y cuatro cañones, otro de cincuenta y un bergantín, todos con una dotación perfectamente entrenada. Pero carecía de fragatas para las misiones de reconocimiento, y en estas condiciones, de no recibir información de buques que navegaban en sentido contrario, la persecución de los franceses dependía sólo de su criterio e intuición.

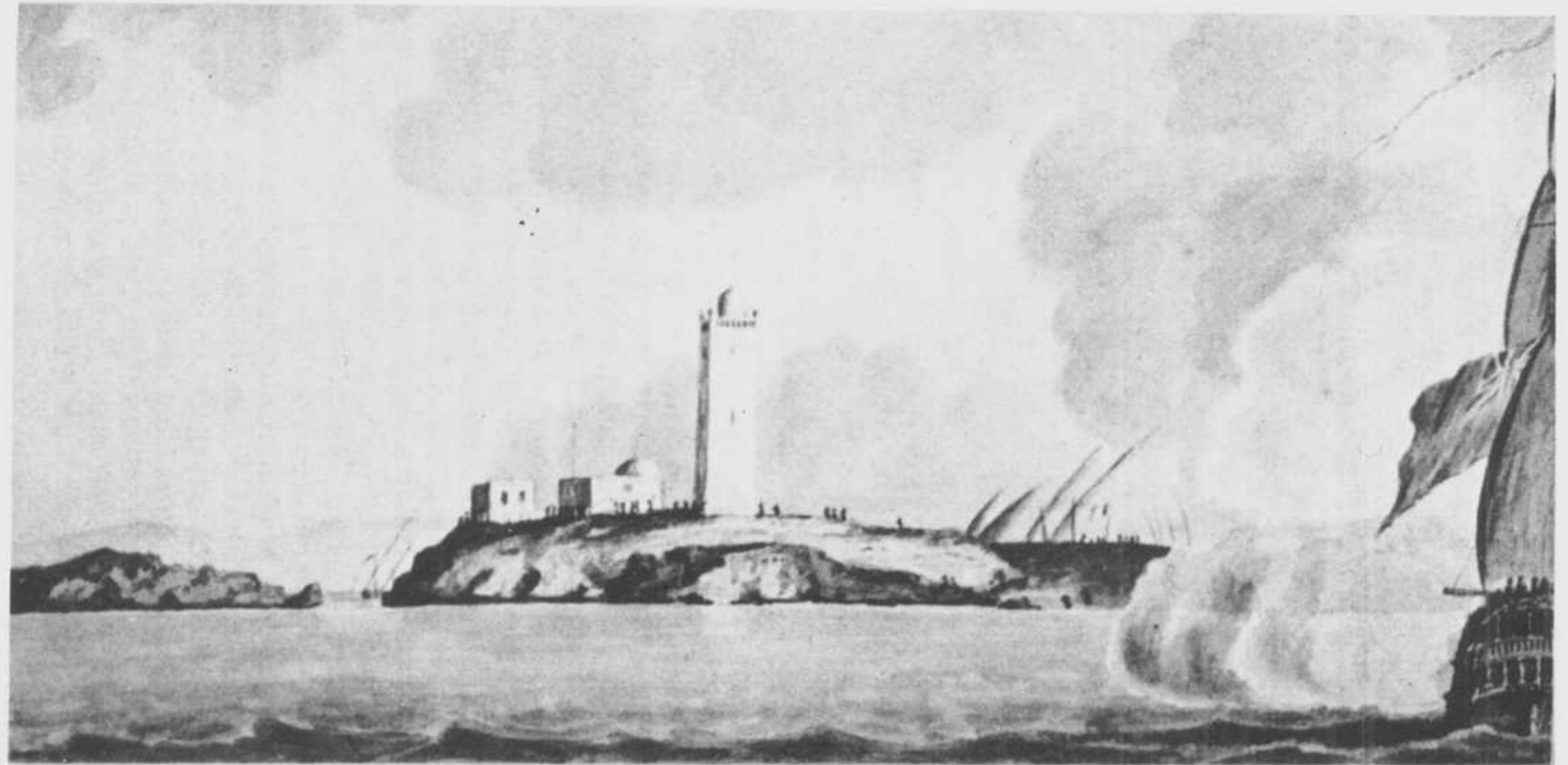
El primer puerto donde entró Nelson fue Nápoles. Falto de tiempo para ir a tierra, envió a Troubridge a visitar a sir William Hamilton, quien le hizo llegar la sugerencia de que Bonaparte había podido ir a Malta. De hecho, Bonaparte tenía dos objetivos principales: Sicilia y Egipto. En vista de ello, Nelson supuso que si los franceses habían rebasado Sicilia, «todo me obliga a creer que están llevando a la práctica el proyecto de apoderarse de Alejandría y luego enviar tropas a la India».

Mientras Nelson navegaba hacia el sur, en dirección a Mesina, le llegó la noticia de la caída de Malta en poder de los franceses. Ahora Nelson estaba seguro de que Bonaparte se dirigiría a la isla de Corfú, dominada por los franceses, o directamente a Alejandría. Teniendo en cuenta la opinión de sus capitanes, se decidió por lo último y a toda vela se dirigió hacia el delta del Nilo.

El escuadrón llegó a Alejandría el 28 de junio. El puerto estaba lleno de buques, aunque todos eran turcos, y sin el menor rastro de los franceses. Desesperado y enfurecido a la vez, Nelson reconoció que los franceses debieron de dirigirse a Sicilia, donde ahora estarían firmemente establecidos. Tres semanas más tarde Nelson llegó a Sicilia, enterándose de que los franceses no sólo no estaban allí, sino que habían sido vistos navegando con rumbo sudeste un mes atrás. Con esto, Nelson se dio cuenta de que la primera corazonada había sido la buena y volvió de nuevo a Alejandría.

Nelson mantenía la opinión de que si las tropas francesas hubieran desembarcado, bastaría con destruir sus naves para dejarlas prácticamente abandonadas. Además, era plenamente consciente de que una acción definitiva era inevitable, según remarcó, como hacía en ocasiones similares, al decir: «Terminaré coronado de laureles o rodeado de cipreses.» Por aquel entonces se encontraba en un estado tal de tensión que apenas podía dormir, padeciendo aquello que su padre denominaba «el dolor de muelas del demonio». De todos modos y por efecto de la prolongada caza, los buques se habían convertido en un escuadrón perfectamente entrenado. Nelson había reunido en varias

El faro del antiguo puerto de Alejandría, en 1798, según una pintura de C. Willyams. National Maritime Museum, Greenwich.



ocasiones a los capitanes en la cámara del *Vanguard*, para discutir las tácticas a emplear de acuerdo con las posibles circunstancias en que se produjera el enfrentamiento con los franceses, de manera que en el momento de la batalla el almirante necesitaba hacer muy pocas señales.

En la bahía de Abukir

El día 1 de agosto, al mediodía, Nelson se encontraba de nuevo frente a Alejandría y el puerto aparecía lleno de barcos. Pero en esta ocasión eran franceses. Igualmente, el serviola apostado en la cofa del navío que iba en cabeza anunció la existencia de una impresionante fila de navíos, unas quince millas al este. Se trataba de la flota francesa fondeada en posición definitiva en la bocana de la bahía de Abukir. Escarmentado por los riesgos de la demora en San Vicente y Tenerife, Nelson decidió entablar combate inmediatamente, aunque la acción no podría empezar hasta la puesta del sol.

«Mañana a esta hora —dijo Nelson con todo aplomo—, habré ganado la dignidad de par o una lápida en la bahía de Westminster.»

Mientras el almirante trataba de calmar sus nervios sentado a la mesa y tomando su cena, la dotación estaba preparando la artillería. Con admiración recordaría luego Nelson la reacción de la gente al avistar la flota enemiga: «Cuando los vi, no podía darles ánimos sacando la cabeza por la ventana a cada instante, a causa del intenso dolor de muelas que padecía, y en una ocasión, mientras observaba lo que estaban haciendo, pude escuchar a uno de los marineros al servicio de un cañón próximo al lugar donde me encontraba, decirle a otro: “Maldícelos. Mira, allí están, Jack. Si no los derrotamos, serán ellos los que acaben con nosotros.” Con esto tuve suficiente para comprender la valía de la gente a mis órdenes y en que podía confiar en ella plenamente.

Hasta ese día, Nelson no supo nada de lo ocurrido el mes anterior. Durante el primer viaje a Alejandría, había rebasado la flota de Bonaparte de noche, pasando tan cerca de ella que los franceses pudieron escuchar perfectamente el estampido de los cañones de señales británicas. La expedición de Bonaparte no era una simple aventura para distraer la atención de la invasión de las Islas Británicas, sino que tenía por objeto establecer una colonia francesa en Egipto y luego, una vez abierto un canal a través del istmo de Suez, intentar hacer valer las aspiraciones

Cortesía de Detroit Institute of Arts



El mariscal Murat derrota al ejército egipcio en Abukir, según una pintura de A. J. Gros.

francesas sobre la India. Bonaparte también hablaba de destruir el imperio turco e invadir Europa desde el este. Pero de momento, allí estaba la conquista de Egipto, confirmada plenamente en la batalla de las Pirámides, cerca de El Cairo. Bonaparte sentía un gran aprecio por la historia, y por este motivo llevaba con él un equipo de arqueólogos y científicos; poco antes de la batalla arengó a sus hombres diciéndoles: «Soldados, desde lo alto de estas pirámides cuatro mil años os contemplan.»

Con los buques de transporte protegidos por la artillería de Alejandría y los de guerra fondeados en Abukir, de forma supuestamente inexpugnable, Bonaparte creía que sus sueños de conquista se habían convertido en realidad. El almirante De Brueys había fondeado los trece navíos formando un semicírculo. En estas condiciones, con el apoyo de la artillería emplazada en tierra y protegidos los flancos por los bajos, creía que los británicos no



Retrato de Napoleón Bonaparte en 1798, realizado por Dutertre. Biblioteca Nacional, París.

Una vez que el ejército francés se apoderó de Egipto, el ambicioso plan de Bonaparte de abrirse camino hasta la India parecía factible, hasta que Nelson llegó a la bahía de Abukir. La batalla de las Pirámides, por Lejeune. Museo de Versalles.



Retrato del almirante Francis de Brueys, comandante de la flota en la expedición francesa a Egipto, según un grabado perteneciente a la obra de Goepp, Les Marins, 1877.



iban a atacar nunca los navíos, entre los cuales figuraban tres de ochenta cañones y el navío insignia *L'Orient* de ciento veinte. Pero bastó con que Nelson hiciera la señal de combate para que los capitanes británicos actuaran sin necesitar ninguna orden más. Todos sabían como aprovecharse de la situación de inmovilidad del enemigo. Los navíos británicos se colocarían frente a los franceses de manera que cada dos de ellos pudieran concentrar el fuego sobre uno de estos, y después, ir siguiendo la línea de los fondeados con el fin de destruirlos uno tras otro.

Los capitanes británicos, a los que Nelson llamaba su «banda de hermanos», habían comprendido perfectamente el propósito del almirante, y Foley, el del navío *Goliath*, que iba delante, actuó de forma decidida y siguiendo su propia iniciativa, sin preocuparse en absoluto del navío insignia. Así, al observar que De Brueys había fondeado los navíos a unos ciento cincuenta metros de distancia entre sí, Foley los rodeó con gran arrojo, cruzó la línea francesa y la atacó por el lado de tierra que no estaba protegido. Otros cuatro navíos británicos le siguieron y así, navegando por ambos lados de los franceses a un tiempo, el escuadrón de Nelson podía destruirlos a todos, uno tras otro.

En estas condiciones la derrota francesa era inevitable.

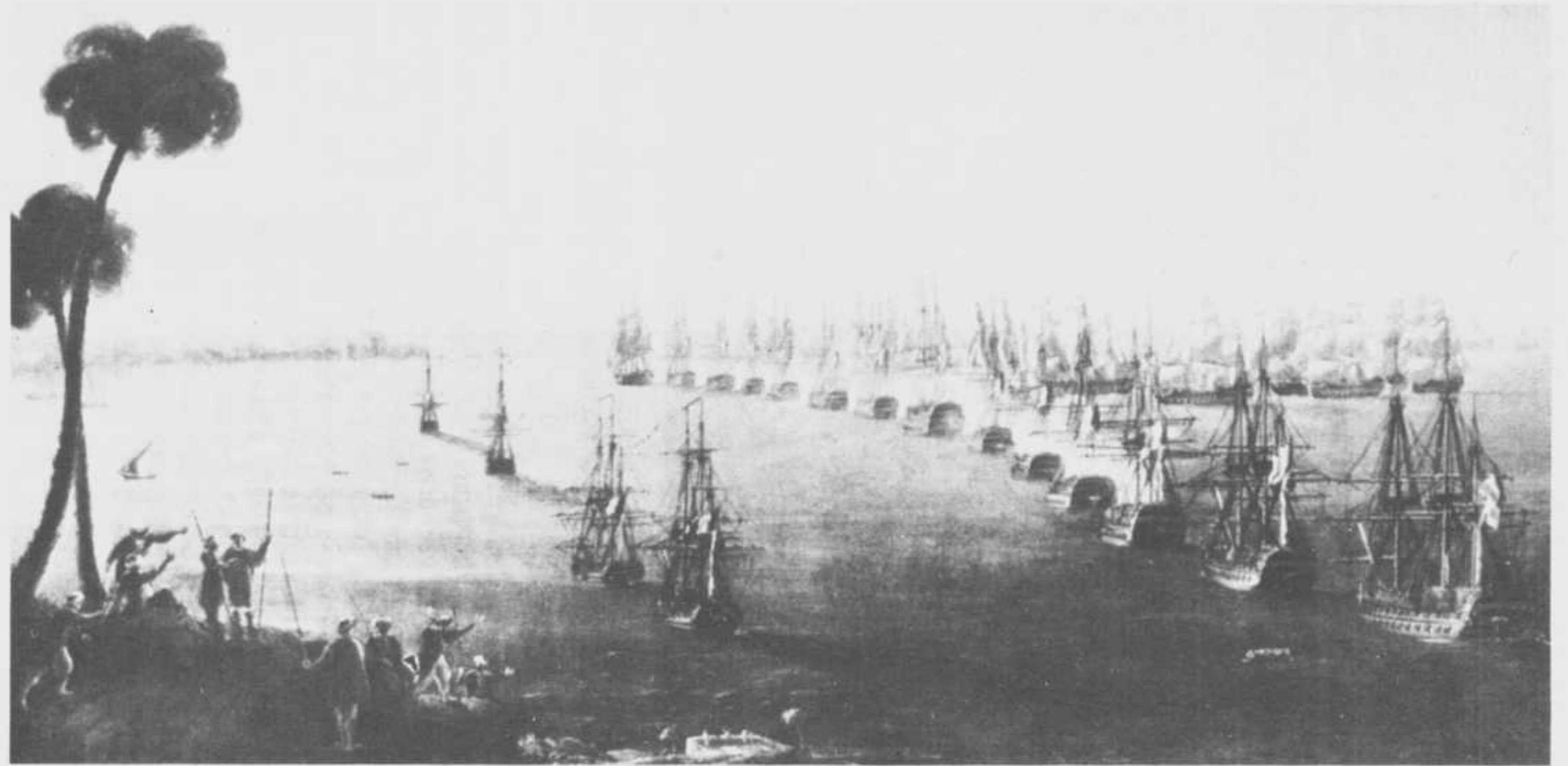
La acción empezó poco antes de la puesta del sol, exactamente a las seis y media, y se prolongó durante toda la noche. Los franceses luchaban con gran coraje y el propio De Brueys, con las piernas amputadas y torniquetes en los muñones, estuvo dirigiendo las operaciones desde un sillón en cubierta, hasta que una bala de cañón le partió en dos. Hacia las diez de la noche, el buque insignia francés *L'Orient*, que se había incendiado, voló por los aires a causa de una explosión que ensordeció el fragor del combate y asustó a la guarnición francesa de Alejandría.

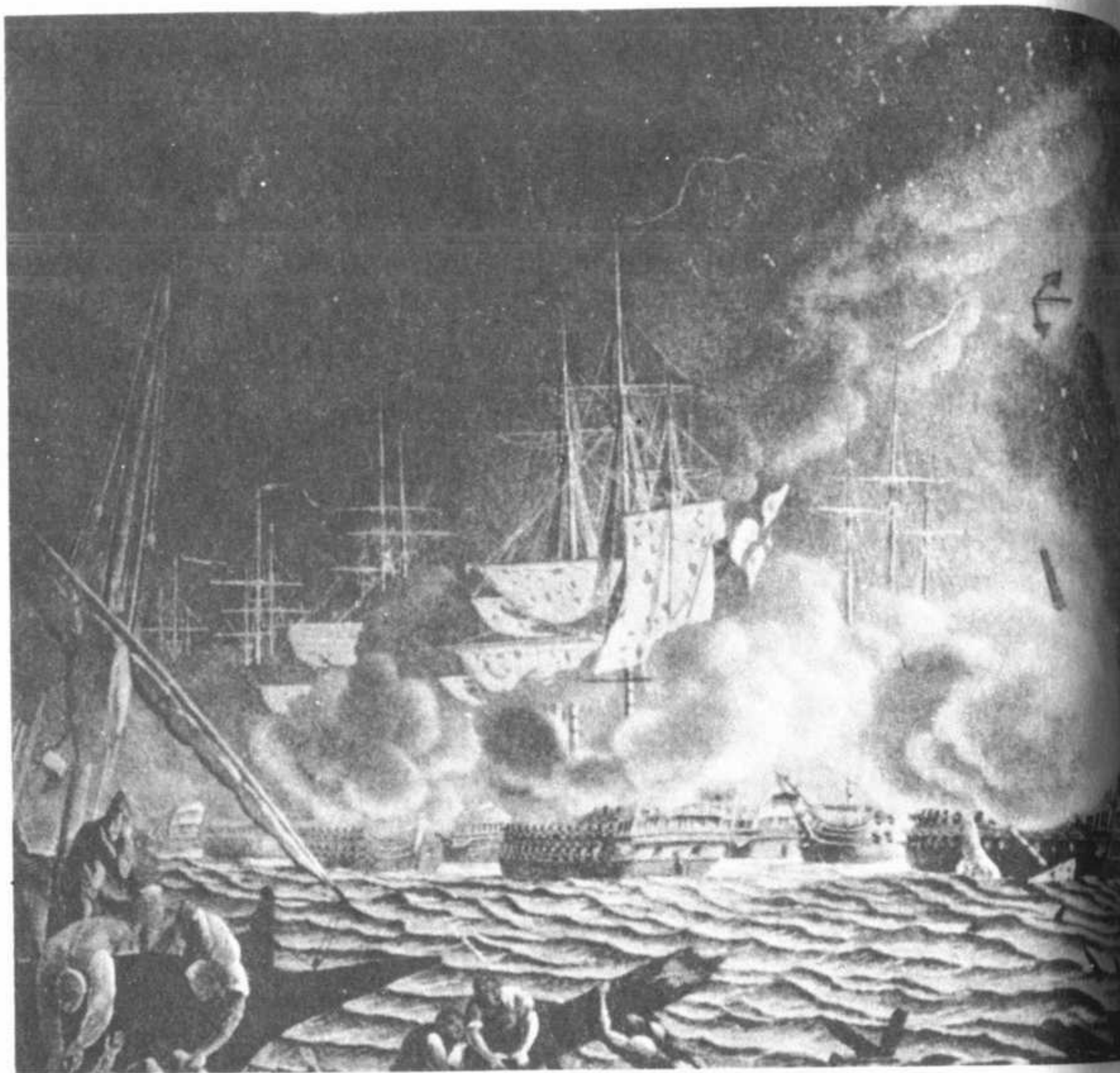
En aquel momento, Nelson resultó herido. Una esquirla de proyectil le produjo un corte en la frente, encima del ojo que había perdido anteriormente, cegándole el otro con la sangre y un pedazo de piel que le quedó colgando. «Soy hombre muerto —dijo—; den mis recuerdos a mi esposa.»

En la enfermería rehusó que le dieran prioridad: «No, esperaré a que llegue mi turno junto a estos valientes compañeros», en un gesto que sería objeto de muchos comentarios favorables en los ranchos. La herida era superficial y, pese a ser dolorosa y a recomendársele permanecer acostado, no ofrecía ningún peligro.

La gente de a bordo, agotada, caía dormida sobre los cañones, según se desprende del informe de un francés que se encontraba en tierra, el cual dijo que, después de la explosión del

El capitán Foley, al mando del Goliath, cruza por delante de la línea francesa con la intención de atacarla por el otro flanco. La batalla del Nilo, por Nicholas Pocock. National Maritime Museum, Greenwich.

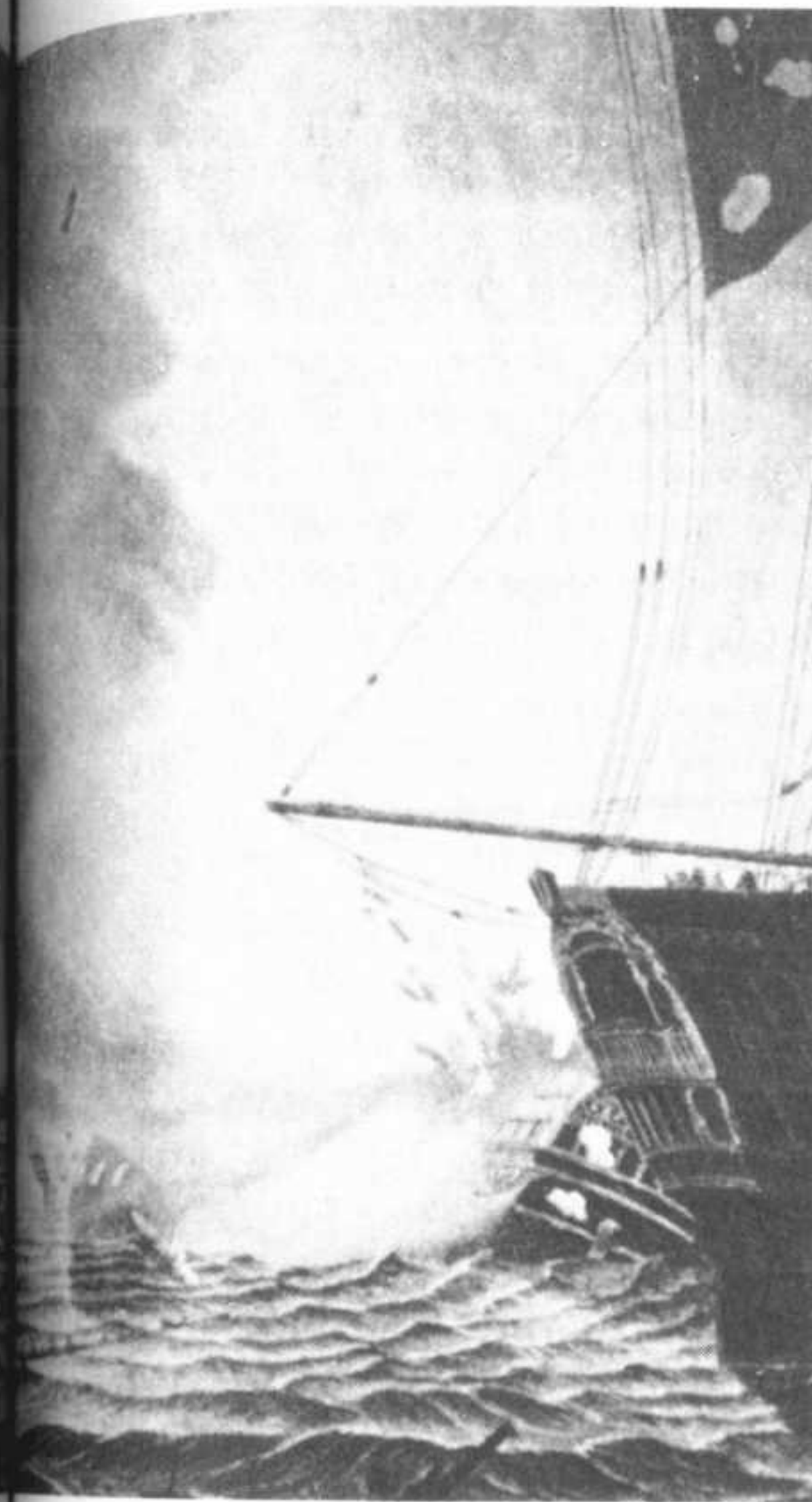




El buque insignia francés L'Orient en el momento de su explosión durante la batalla del Nilo. National Maritime Museum, Greenwich.

L'Orient, «las andanadas comenzaron de nuevo y continuaron sin interrupción hasta las tres de la madrugada, en cuyo momento cesaron prácticamente hasta las cinco. Luego se reanudaron con el mismo ímpetu que antes».

La salida del sol iluminó aquella carnicería. «Victoria —dijo Nelson— no es la palabra adecuada para reflejar un hecho como éste.» Posteriormente, un marinero recordaba: «El espectáculo era horrible. La bahía aparecía cubierta de cadáveres, cuerpos mutilados, heridos y quemados...» Por doquier aparecían navíos destrozados y desarbolados. De los trece navíos de línea franceses existentes al inicio del combate la noche anterior, sólo quedaban dos, y a la vista de que todo estaba perdido, los capitanes decidieron cortar los cables de las anclas y procurar alcanzar el mar abierto, seguidos por otras dos fragatas. Los navíos ingleses,



El héroe del Nilo. Caricatura de Nelson luciendo la pluma de la victoria en el sombrero, realizada por James Gillray en 1798.

con el aparejo destrozado y las tripulaciones agotadas, no estaban en condiciones de perseguirlos, y los dejaron huir.

Bonaparte había perdido la flota y más de cinco mil hombres, casi seis veces más que los ingleses, y lo que era peor, su ejército había quedado aislado en Egipto, con todos los sueños de conquista hechos cenizas. Tras la victoria, lo primero que hizo Nelson fue organizar un «acto solemne de gracias al cielo» y seguidamente procedió a enviar despachos dando cuenta de la noticia. A Inglaterra los envió por duplicado y en dos naves pequeñas pero muy rápidas, al mismo tiempo que destacaba a un oficial para que difundiera la noticia a los puestos británicos situados al este de Suez. Nelson comprendía que la victoria iba a tener gran repercusión en todo el mundo, y por tal motivo era preferible que se conociera cuanto antes.

Sin embargo, el impacto de la victoria fue mucho mayor del que Nelson suponía. El conde Spencer, primer lord del almirantazgo, se desmayó al enterarse de la noticia y su esposa, siempre muy seria y comedida, escribió a Nelson: «¡Felicidad, felicidad, felicidad!, para usted, valiente, gallardo e inmortal Nelson! Pido a ese gran Dios que le brinda todo el apoyo que le proteja y bendiga hasta el fin de su carrera. Una carrera que no tiene parangón... En este momento, mientras los cañones siguen todavía disparando, se preparan las iluminaciones y su nombre resuena en todas las calles, y cada ciudadano británico siente la obligación de estarle agradecido.»

Emma Hamilton comentaba la reacción de la reina María Carolina diciendo: «¿Cómo puedo describir la impresión de la reina? Es del todo imposible. Se desmayó, gritó, besó a su marido e hijos, paseó nerviosa por la habitación llorando, besando y abrazando a todas las personas que encontraba a su paso, mientras exclamaba: «¡Oh, Nelson!. Nelson, cuanto le debemos. ¡Oh, vencedor, salvador de Italia...!»

Una vez conseguida la victoria, Nelson se hizo a la mar en dirección a Nápoles. En el Mediterráneo no quedaba ya ninguna flota francesa digna de temor y Nápoles, además de ser un buen lugar para reparar el navío insignia, era un foco de resistencia a los avances franceses, por cuyo motivo era conveniente enseñar allí la bandera. En una carta, Emma Hamilton le adelantaba la bienvenida diciéndole: «¡Buen Dios, que victoria tan grande! Nunca, nunca ha ocurrido nada tan extraordinario y completo. Me desmayé al escuchar la noticia y caí al suelo, lesionándome, pero no tiene importancia... Llevo un vestido *alla Nelson* de pies a cabeza. Incluso el mantón es azul con anclas doradas. Los pendientes son anclas de Nelson; dentro de poco vamos a ser todos de Nelson...»

Triunfo en Nápoles

El 22 de septiembre, apenas el navío de Nelson fondeó en la rada de Nápoles, se aproximó a él una embarcación con los Hamilton a bordo. Luego escribiría a Fanny: «La escena en el bote fue muy emocionante. La esposa de su señoría embarcó en el navío rápidamente y exclamó: «¡Oh Dios, es esto posible!», para arrojarse en mis brazos más muerta que viva. Las lágrimas sin embargo, pusieron las cosas en su sitio; mientras, el rey se acercaba...»

En esta ocasión, Fanny leyó por primera vez las alabanzas dirigidas a otra mujer. «Espero tener el placer de presentarte a lady Hamilton. Es una de las mejores mujeres del mundo y una de las pocas que ha sido capaz de realizar un cambio tan radical. Es el orgullo de su esposo y la prueba evidente de que la reputación se puede reconquistar...»

Los celos que debió de sentir, desaparecieron al recibir una de las últimas cartas afectivas de su esposo. «Puede Dios Todopoderoso bendecirte, queridísima Fanny, y proporcionarnos un feliz encuentro dentro de poco tiempo. Si el rey me concediera la dignidad de par, no creo necesario tener que decirte cuán apropiada sería su visita tu la corte. No te preocupes por los gastos. El dinero es basura.»

Nelson esperaba verse convertido en vizconde, pero todo quedó en una simple baronía. Los Hamilton se sintieron muy molestos por ese aparente menosprecio, y Emma exclamaba: «¡No hay derecho!». En una carta muy efusiva, escribió: «Si yo fuera rey de Inglaterra le nombraría DUQUE DE NELSON, MARQUES DEL NILO, CONDE DE ALEJANDRIA, VIZCONDE DE LAS PIRAMIDES, BARON DEL COCODRILO Y PRINCIPE DE LA VICTORIA, para que la posteridad recuerde todas sus hazañas.» Estas salidas de Emma eran lo que le hacían recordar a su padre. Además, le servía también de distracción ante el aburrimiento que le proporcionaban las cartas de su esposa, quien se limitaba a darle noticias de la familia y de las visitas que recibía en Norfolk, y en las que, además de preocuparse por su salud, le hacía preguntas como: «¿Tienes suficientes calcetines?»

Tanto Emma Hamilton como su esposo rogaron con insistencia a Nelson que se alojara en su casa durante su estancia en Nápoles. Enfermo de nuevo, con fiebre y una herida en la cabeza, le satisfizo extraordinariamente el poder cambiar las escasas comodidades de a bordo por las mullidas almohadas y las exóticas vistas del Palazzo Sessa. Este era, según pudo comprobar por sí mismo, un verdadero centro político, aunque resultaba también un buen sedante para un hombre acostumbrado a las emociones fuertes.

Emma Hamilton presidió la fiesta del cuarenta aniversario de Nelson. Hubo una cena a la que asistieron ochocientos invitados, seguida de un baile con casi mil ochocientas personas. Muchos invitados llevaban en los vestidos las iniciales de Nelson y en la sala de baile había un arco de triunfo con la inscripción *Veni, Vidi, Vici*. Nelson se sintió muy alagado cuando un inglés amigo de Emma compuso una estrofa más para el himno nacional, una



copia del cual envió a Fanny diciéndole: «Ya sé que vas a cantarlo muy satisfecha.» De todos modos es difícil imaginar a Fanny sentada al piano cantando:

*Unidos al gran nombre de Nelson,
el primero entre los famosos,
a él queremos cantar
difundiendo sus alabanzas.
Honra del suelo británico,
que hizo a las orillas del Nilo resonar:
Dios salve al rey.*

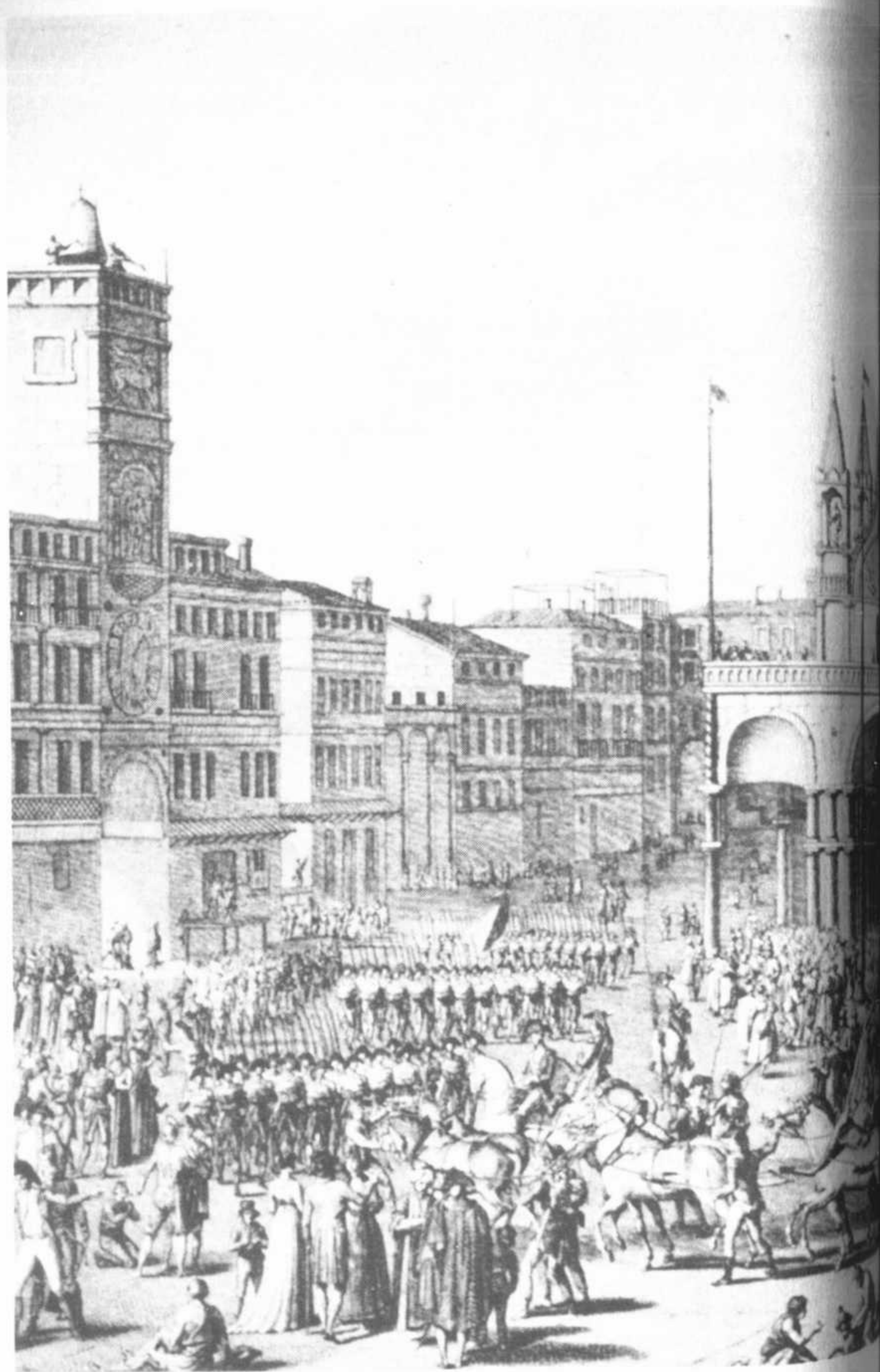
Nelson recibió muchísimos obsequios, pero hubo dos muy destacados. Uno era una pluma de la victoria con diamantes, para el sombrero, cuyo centro giraba por efecto de un mecanismo de relojería, regalo del sultán de Turquía. El otro, obsequio de uno de sus capitanes, era un ataúd hecho por el carpintero de a bordo con la madera de un trozo del palo mayor del *L'Orient*, encontrado flotando en la bahía de Abukir. Nelson se regocijó mucho y, con el ataúd puesto detrás de la silla, empezó a dar las órdenes oportunas para que cuando muriera, le enterraran en él.

Sin embargo, entre las agradables noticias de Nápoles, Fanny percibía signos de peligro, aunque Nelson procuraba mostrarse muy solícito e incluía en las cartas frases afectivas hacia Josiah, ahora capitán. La víspera del cumpleaños le escribía: «Josiah está bien y sería conveniente que se quedara aquí durante seis meses, pues a lady Hamilton le gustaría mucho poder formarlos y esto es lo que él necesita y desea.»

En el baile, Josiah bebió con exceso y se puso muy locuaz y ofensivo, lo que obligó a sacarle de allí. Es probable que se comportara así al darse cuenta de las excesivas atenciones que su padrastro prodigaba a la anfitriona.

La presencia de Nelson en Nápoles inspiró al rey una nueva fantasía: la de libertador. En todas partes de Italia, salvo Nápoles, los franceses habían tenido éxito y a principios de año entraron en Roma, donde depusieron al papa. Ante ello, y a instancias de Nelson, el rey se unió a la coalición formada por los británicos, rusos y austríacos contra los franceses e hizo suya la sugerencia

◀ Retrato de Nelson, luciendo sus condecoraciones y la pluma de la victoria, tras la batalla del Nilo, por L. Abbot. National Maritime Museum, Greenwich.



El ejército francés llevándose los caballos de bronce de la iglesia de San Marcos de Venecia. Grabado de C. Vernet. Biblioteca Nacional, París.

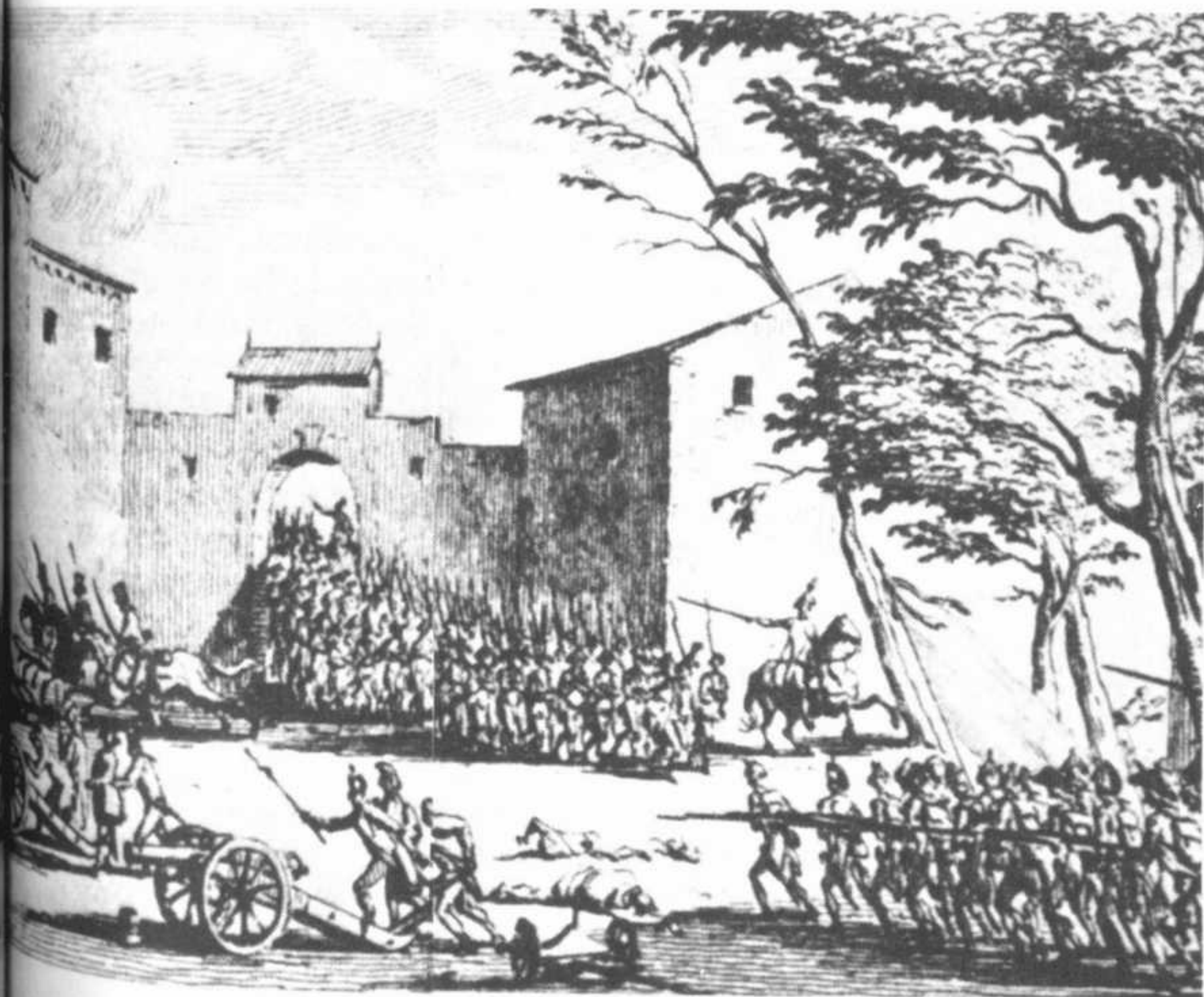
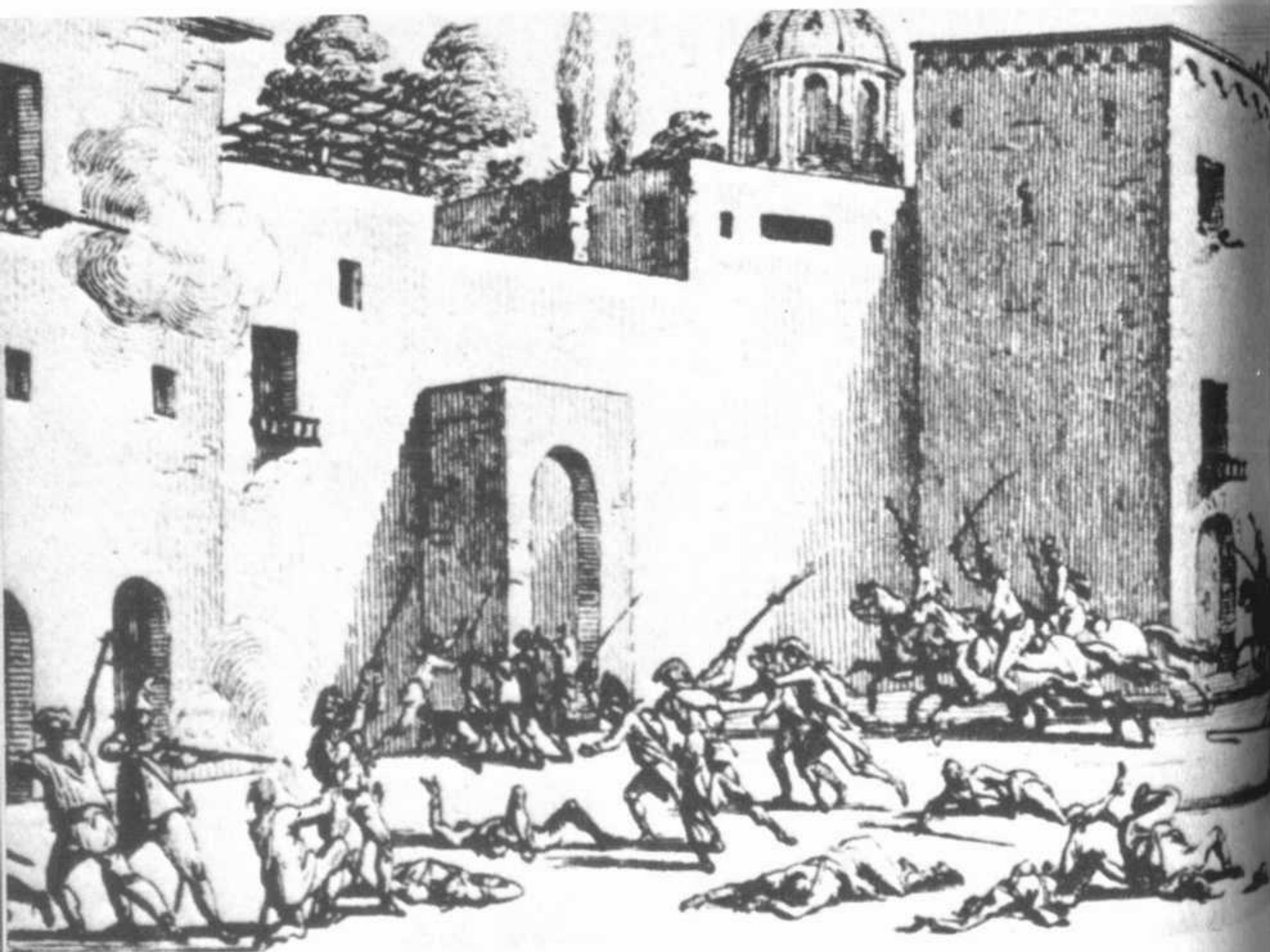


del almirante de «avanzar, pidiendo a Dios que bendiga una causa tan justa... o permanecer quieto y ser expulsado del reino».

El rey Fernando puso el mando del ejército en manos de un general austriaco, y en noviembre, las tropas napolitanas marcharon hacia Roma. La llegada cogió por sorpresa a los franceses, de modo que los napolitanos entraron en la ciudad, con el rey al frente, plenamente satisfecho del papel de héroe y conquistador que estaba desempeñando. Pero tan pronto como los franceses reaccionaron, aquella farsa terminó y el ejército napolitano emprendió una rápida retirada. Sólo los obreros de Nápoles, que, junto al gran aprecio por el rey sentían un extraordinario odio por los franceses, decidieron quedarse y luchar, pese a que la caída de la ciudad era inminente.

◀ El papa Pío VI en el momento en que los franceses le ordenan salir de Roma, el 15 de febrero de 1797. *Civica Raccolta delle Stampe, Milán.*

Conquista de Nápoles por los franceses, al mando del general Championnet, el 10 de enero de 1799. Civica Raccolta delle Stampe, Milán.



7. De regreso a Inglaterra

Por su condición de inspirador de la ofensiva napolitana, Nelson se creyó obligado a dedicar todos sus esfuerzos a evitar que los franceses capturaran a la familia real y a toda la corte, de modo que valiéndose de botes tripulados por gente armada, trasladaron a los refugiados y miembros de la colonia británica a bordo de los buques surtos en la bahía, que habían sido requisados. El propio Nelson, acompañado de un piquete de marineros armados con unos machetes impresionantes, protegió la salida de la familia real por un paso subterráneo que los condujo del palacio a la orilla del mar. Dos días antes de Navidad, el *Vanguard*, con la familia real, los Hamilton y Nelson a bordo, se hizo a la mar hacia Palermo en medio de una tempestad. En Nochebuena, Nelson reconocía: «Un viento tan duro como hoy no lo he visto nunca desde que estoy en la mar.»

El viaje fue terrible. Los pasajeros no osaban levantarse a causa del mareo y del miedo. Sir William Hamilton, creyendo que el navío se iba a hundir, permanecía en su camarote con una pistola cargada en cada mano, dispuesto a suicidarse antes de notar el «glu, glu del agua salada a través de su garganta». En cambio, Emma estuvo magnífica; se mantuvo siempre en pie y cuando el hijo menor del rey cayó enfermo de repente, le cuidó hasta que falleció en sus brazos. Durante esta tempestad, los lazos de unión entre Nelson y Emma se estrecharon fuertemente.

A la llegada a Palermo sanos y salvos, Nelson empezó a mostrar los síntomas de un cierto cambio. Cada día aparecía más intranquilo. Y había varias razones para ello. Una era el desastre que había contribuido a traer a los napolitanos, reverso de la moneda del triunfo conseguido ese mismo verano. Otra era su debilidad física producida por la fatiga de la navegación, el clima y, posiblemente, por la mala comida de a bordo. Sin embargo, por encima de todo estaba su mayor pecado: haberse enamorado de Emma Hamilton, la esposa de un buen amigo. De todos modos, esto no era ningún obstáculo para seguir escribiendo cartas a

Fanny, aunque cada vez eran más cortas y menos afectivas.

Josiah Nisbet se había convertido en la víctima propiciatoria del mal humor de su padraastro, aunque éste tenía muchas razones para ello, pues además de ser un mal oficial bebía con exceso. Las cartas de Fanny eran cada vez más punzantes por culpa de los excesivos elogios a lady Hamilton. «Los progresos realizados por lady Hamilton con Josiah son espectaculares», escribió. «Sólo la obedece a ella, sin que ello sea obstáculo para reprimirle las faltas, pues lo hace sin ofenderle. Tanto tú como yo debemos estarle muy agradecidos.» Por otro lado Emma escribió a Fanny diciéndole: «Josiah ha mejorado mucho, en todos los aspectos.»

No obstante, tres semanas después de la llegada a Palermo, Nelson escribió a su esposa: «Desearía decir que tanto tú como yo nos sentimos satisfechos de Josiah; lamentablemente, aunque me cueste reconocerlo, no hay en él nada bueno, y tarde o temprano estallará. Estoy seguro de que ninguno de los dos podemos hacer nada, pues por mi parte lo he intentado todo, sin resultado.»

De acuerdo con las instrucciones de Nelson, Fanny había comprado una pequeña casa de campo en Roundwood, cerca de Ipswich. Pero él, deseando permanecer allí por poco tiempo, perdida la ilusión de gozar del cariño de su esposa en un lugar como ese, le pidió que buscara una en Londres. En el fondo, deseaba la antigua casa de su tío en Mayfair, pero al no poderla conseguir, le comunicó: «Una casa bonita cerca de Hyde Park, no más allá de Portman Square. Detesto Baker Street.» Además, plenamente consciente de sus obligaciones, Nelson añadió fríamente: «Tú te encargarás de ella, pues yo no voy a hacerlo.»

Mientras tanto, los franceses, con el apoyo de la clase media y de los intelectuales, habían ocupado Nápoles e instaurado la República Partenopea o del Vesubio. Inmediatamente, y con el propósito de iniciar una contrarrevolución, el rey Fernando envió allí al cardenal Ruffo, muy leal a su persona y que gozaba de una extraordinaria popularidad. El éxito fue inmediato y antes del verano los partisanos sembraban el terror en Nápoles. De todos modos, sospechando que Ruffo pudiera negociar con los rebeldes, Fernando pidió a Nelson que se trasladara a Nápoles y les obligara a rendirse sin condiciones.

Nelson estaba de pésimo humor. Él creía que «los premios y los castigos eran la base de todo buen gobierno», y estaba dispuesto a dar a los napolitanos, a quienes consideraba como «violinistas, poetas, prostitutas y truhanes», una dura lección.

Poco antes de llegar a Nápoles, Nelson recibió la noticia de

Retrato del cardenal Ruffo, emisario de Fernando IV que consiguió el regreso del rey a Nápoles. Museo di San Martino, Nápoles.



Photo Mansell-Alinari

Traslado de los jacobinos al infierno. Caricatura napolitana que ilustra los sufrimientos de las mujeres republicanas como consecuencia de las represalias que siguieron a la restauración de la dinastía borbónica. Civica Raccolta delle Stampe, Milán.



que Ruffo, tal y como suponía, estaba negociando con los rebeldes, quienes ofrecían entregar los dos castillos en su poder a cambio de un salvoconducto para Francia. Nelson rechazó los términos de la negociación, exigiendo la rendición inmediata. Sin embargo, tras una serie de conversaciones muy difíciles, se avino, una vez se hubieran rendido, a dejar embarcar a los rebeldes en los buques que debían transportarlos a Francia, aunque demorando la salida hasta el regreso del rey. Fernando llegó a la bahía cuando los rebeldes estaban indefensos frente a los cañones británicos, de modo que la responsabilidad de todos los acontecimientos que sucedieron a partir de entonces era del rey.

La revancha del rey

Inmediatamente empezaron las ejecuciones de los rebeldes, y el propio Nelson se vio implicado en ellas, a raíz de la entrega a los monárquicos del almirante de la marina, príncipe Caracciolo, que fue colgado del penol de la verga de una fragata napolitana fondeada entre las unidades de la flota británica.

El decidido apoyo de Nelson a la monarquía borbónica, corrupta y reaccionaria, fue considerado por algunos como el mayor error de su brillante carrera. Pero en realidad, lo único que hizo fue contribuir a la desaparición de la República, lo que significaba una derrota más de los franceses y la restauración de un aliado en su reino.

Pero los problemas no habían terminado aún. De repente, todo dio la impresión de ponerse en contra de Nelson. Lord Keith sucedió a Saint Vincent en el cargo de comandante en jefe, mientras los franceses ocupaban todavía Malta. Y en octubre de 1799 una fragata francesa burló el bloqueo británico de Egipto y Tolón, llevando a Bonaparte a Francia. De todos modos, el rey Fernando recompensó los servicios de Nelson concediéndole el ducado de Brontë y una mansión en Sicilia, lo que facilitó el estrechamiento de los vínculos de unión con la corte y Emma Hamilton.

Keith proyectaba un ataque inmediato a Menorca y ordenó a Nelson que se le uniera con todas las unidades disponibles. Nelson rehusó, alegando que Nápoles se encontraba aún en peligro. Por fortuna los hechos vinieron a darle la razón, pues de lo contrario su desobediencia hubiera sido catastrófica.

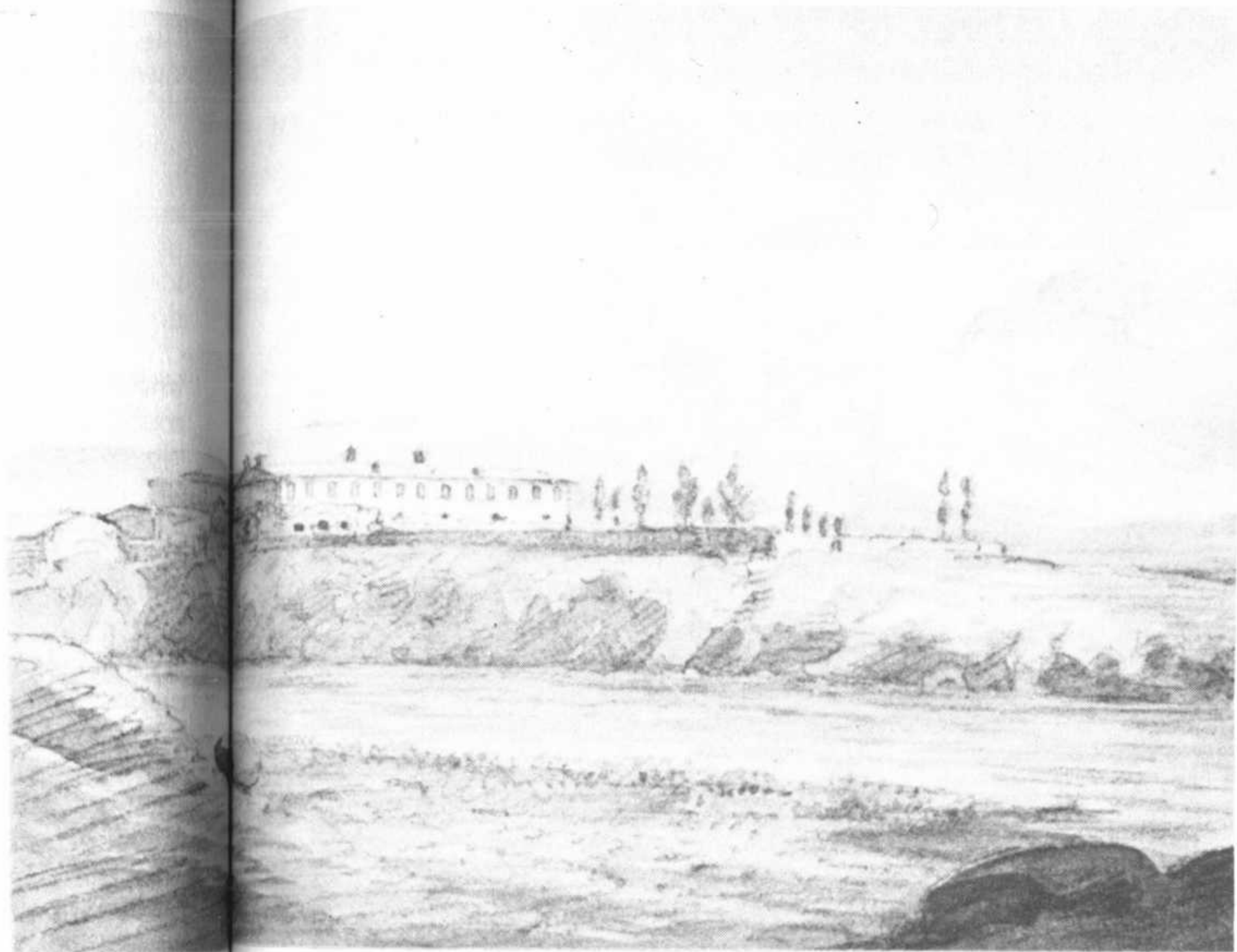
Como es fácil suponer, se decía que Nelson no quiso cumplir una orden tan concreta para no abandonar a Emma. Los rumo-



El desertor del ejército de Egipto. Caricatura de Gillray que representa a Napoleón huyendo de Francia cargado con su botín, 1818.

res y habladurías de sus amoríos, que disgustaban a la flota, estaban llegando ya a Londres. Únicamente su amigo Troubridge tuvo el valor de escribirle: «Su señoría no conoce la mitad de lo que sucede y de las habladurías a que da lugar. Si supiera como opinan sus amigos, estoy seguro de que dejaría de acudir a las fiestas nocturnas... Lógicamente sería un duro golpe para los sentimientos de lady Hamilton, pero es la única forma de evitar que la gente siga murmurando.»

Sin embargo, la guerra no había terminado aún para Nelson... Con cuatro navíos interceptó un escuadrón francés en el que figuraba *La Généreux*, uno de los navíos de línea que habían sobrevivido en la bahía de Abukir. Cuando Nelson reconoció al enemigo ordenó a sir Edward Berry, capitán de su buque insignia:



La casa de Nelson en Maniaci, cerca de Brontè, en Sicilia. Pintura por autor anónimo. National Maritime Museum, Greenwich.

«Haga andar al *Foudroyant*! Se trata de *Le Généreux* y debe rendirse únicamente a mi buque insignia.»

Nelson aparecía muy nervioso, y esto se traducía en unos movimientos muy peculiares del muñón del brazo derecho y en la rudeza de las órdenes a la dotación. En una ocasión, el timonel reaccionó con lentitud a una orden suya y Nelson le espetó: «Voy a molerte a palos, bellaco, si no estás más atento!» Y seguidamente ordenó a sir Edward: «Sustitúyalo por el mejor timonel.»

Pero incluso en aquel estado Nelson mantenía la amabilidad característica en él. Así al darse cuenta de que un guardiamarina se tambaleaba al recibir una bala en la cabeza, le preguntó si le gustaba la música. Luego con estudiada frialdad añadió que el propio rey Carlos XII de Suecia había salido corriendo al escu-



National Maritime Museum, Greenwich

Retrato del almirante sir Edward Berry, pintado por J. Copley.

char por primera vez un disparo y a pesar de ello, con el tiempo, llegó a convertirse en «el Grande», por el gran valor que mostraba en combate, y terminó diciéndole: «Espero mucho de usted en el futuro.» Este era el Nelson que a la marina le gustaba recordar.

El navío francés arrió la bandera y unas semanas después, el último superviviente de la bahía de Abukir, *Le Guillaume Tell*, era apresado por Berry, culminando así la arrolladora victoria de Nelson. Mientras tanto, Nelson, que había regresado a Palermo,

se sintió muy satisfecho cuando Berry le escribió, y al explicarle la acción, mencionó «la cantidad de veces que entré en su camarote la noche anterior, para preguntarle si las cosas iban bien».

Sin embargo, la siguiente ocasión en que Nelson entró en combate lo hizo en unas circunstancias muy particulares: se trataba de un viaje de crucero en el *Foudroyant* a Malta, con los Hamilton a bordo.

Los franceses ocupaban todavía La Valetta y los Hamilton estaban ilusionados con la idea de ser testigos de la rendición de la ciudad a su anfitrión. De pronto, un cañón de largo alcance empezó a disparar, cayendo las balas cerca del *Foudroyant*, que estaba fondeado muy próximo a la ciudad. Nelson se sintió humillado ante sus invitados y, según un guardiamarina, estaba «muy enojado, y la negativa de lady Hamilton de abandonar la cubierta no hizo más que aumentar su malhumor». Antes de hacerse el navío a la mar, un disparo rindió el mastelero del trinquete, mientras Nelson no cesaba de insistir a lady Hamilton diciéndole que se fuera abajo. Lentamente, el navío, que un guardiamarina calificó como «el arca de Noé», se puso fuera del alcance de la artillería y «lady Hamilton, considerando que el gobernador francés no se rendiría sin antes haberse comido los zapatos, influyó en lord Nelson para que regresaran a Palermo, un lugar mucho más agradable y en donde las balas no eran todas de hierro».

Inactivo en una corte extranjera

Esta actuación tan absurda de Nelson vino a confirmar los serios reparos que el almirantazgo sentía hacia él, por lo que recibió una fría carta del primer lord diciéndole: «No tengo el menor deseo ni la intención de retirarle del servicio, pero habiendo observado que tuvo necesidad de abandonar su puesto frente a Malta, debido a su delicado estado de salud (y no dudo que lo hizo únicamente por ese motivo), me parecería muy oportuno que regresara a su casa de inmediato, en vez de verse obligado a permanecer inactivo en Palermo... Estoy convencido de que todos sus amigos de aquí comparten mi opinión, y coinciden conmigo, de que probablemente recuperará antes su salud y energías en Inglaterra que permaneciendo pasivo y sin hacer nada en una corte extranjera.»

Nelson decidió regresar con los Hamilton por vía terrestre. Había estado en servicio en el Mediterráneo durante dos años y a



Girardon

Batalla de Marengo, por Lejeune. Museo de Versalles.

pesar de todas sus extraordinarias actuaciones, lo cierto es que Bonaparte se estaba haciendo dueño de Europa, pues la derrota de los austriacos en Marengo había puesto a Italia de nuevo al alcance de su mano. Por esta razón, el viaje por tierra podía ser muy arriesgado y, de hecho, en las proximidades de Florencia, se vieron obligados a cruzar un espacio batido por la artillería enemiga, por lo que decidieron viajar de Ancona a Trieste por vía marítima.

A continuación, siguieron a Viena, Praga, Dresde y Hamburgo. El viaje fue agotador y duró cinco meses, durante los cuales, el paso por las diversas cortes y las frecuentes fiestas y diversiones provocaron un profundo cambio en la personalidad de Nelson.

Lejos del mar y fuera del ámbito de la disciplina militar, su figura fue adquiriendo un cariz ridículo, acentuado por la vanidad con que trataba de ocultar sus problemas. En estos momentos era inevitable que estuviera librándose en su interior una pugna sobre lo que iba a hacer con su esposa y, en estas condiciones, el viaje a través de Europa era sólo una forma de posponer el día del encuentro con ella.

Hay algunas citas que reflejan la imagen de aquel trío tan raro y grotesco. Un amigo describió a Nelson como «un devoto de Emma, a la que considera un ángel; siempre habla bien de ella, tanto si está presente como si no, y ella le conduce igual que haría un domador con su oso. A la hora de comer, ella se sienta a su lado y le corta la carne; él en cambio, es el encargado de llevarle el pañuelo. Es como una peonza llena de cintas, órdenes y estrellas...» Otro remarcó que «lady Hamilton no cesaba de hablar, cantar, reír, gesticular y hacer muecas, mientras el hijo predilecto de Neptuno procuraba alejarse de ella menos que su sombra, tratando de mirar a los ojos de su amada y, además, manteniéndose tan inmóvil y silencioso como un monumento, embarazado por su pobre figura y los distintivos, emblemas, entorchados, medallas y cruces que lucía. En una palabra, el lord del Nilo parece en tierra un hombre basto y oscuro, mientras que en el mar es muy notable y distinguido».

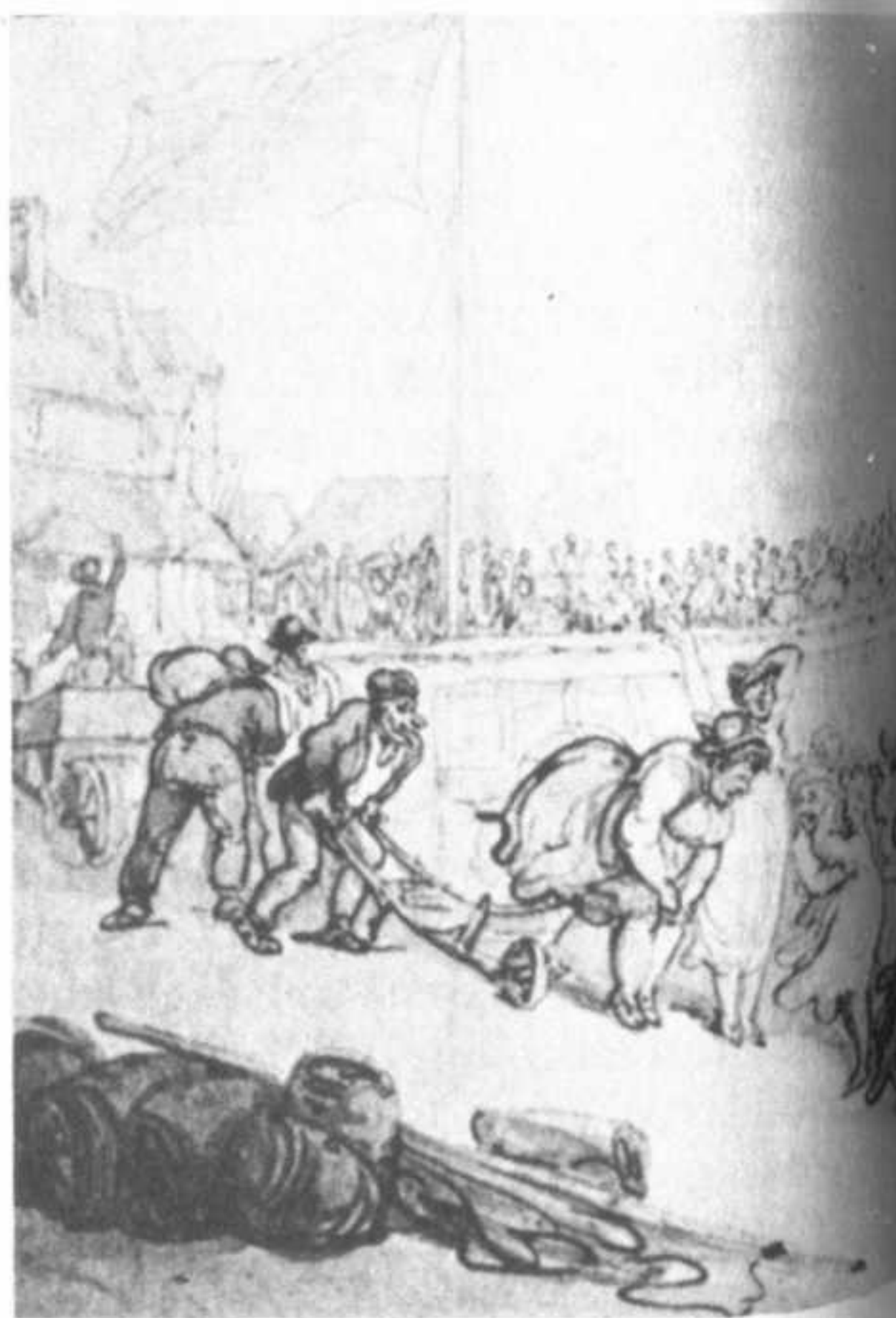
En Dresde, un alemán describió a Nelson como «una de las personas de aspecto más insignificante que jamás he visto en mi vida. No debe pesar más de setenta libras; su estructura es un conjunto de huesos miserables y además tan flacucho como no he conocido jamás. La afilada nariz, su mirada penetrante y el sólido carácter que se adivinaba en su rostro revelaban en cierta medida su condición de gran conquistador... Lady Hamilton... le cogía de la mano a menudo, y cada vez que le decía algo al oído, él



Vista del mercado nuevo de Viena, a mediados del siglo XVIII. Pintura por B. Bellotto. Kunsthistorisches Museum. Viena.

movía los labios poniéndolos de modo que aparentaba sonreír». El grupo partió de Hamburgo un día ventoso de invierno, y el 6 de noviembre de 1800 desembarcaba en Yarmouth. Nelson era ya «el Héroe», principalmente en Norfolk. Después de varios años de guerra, con más derrotas que victorias, los británicos necesitaban realmente la existencia de un héroe nacional. La cara de Nelson era muy fácil de reconocer por los grabados y caricaturas de Gillray, y se convirtió en el foco del fervor patriótico, sin necesidad de ser promocionado por la Casa de Hannover, como consecuencia del espíritu bélico imperante y la preocupación de la gente por los horrores y cambios producidos por la Revolución francesa. La popularidad de Nelson era tal que podemos compararla con la del príncipe de Gales y del mariscal Montgomery, en la I y II Guerra Mundial, respectivamente.

Ahora «el Héroe» estaba aquí y era objeto de un gran recibimiento en Yarmouth, con el gentío custodiando el carruaje que le trasladó al Wrestlers Inn, donde le aguardaban una formación de soldados, bandas de música y fuegos de artificio; un acto religioso en acción de gracias, iluminaciones y las salvas de ordenanza. Bajo la lluvia, Nelson dijo a la gente que le estaba aguardando, frente a la puerta de la taberna: «Soy hijo de Norfolk



Nelson y los Hamilton desembarcando en Yarmouth, en 1800, donde fueron objeto de un cálido y emotivo recibimiento. Dibujo de Thomas Rowlandson. Col. de Mrs. C. A. Robinson, jr.





Boceto al óleo realizado por sir William Beechey para el retrato de Nelson que ahora se encuentra en Norwich. National Maritime Museum, Greenwich.

y estoy orgulloso de ello», tras lo cual llegó el momento embarazoso de concederle la distinción de hombre libre de la ciudad, y viendo que al hacer el juramento ponía la mano izquierda sobre la Biblia un funcionario le dijo: «La mano derecha por favor».

Con una escolta de caballería, los viajeros siguieron hacia Roundwood, la nueva casa de Nelson, donde sus amigos esperaban encontrar a Fanny. Sin embargo, y de acuerdo con las instrucciones que había recibido, Fanny, junto con el padre de Horatio, estaba en Londres. Por tal motivo, el carruaje pasó de largo por aquella casita de campo con la que Nelson había soñado tanto y que ahora había perdido para él todo el encanto.

Un lluvioso domingo por la tarde, Nelson y los Hamilton llegaron al Hotel de Nerot, en King Street, de St. James, donde encontraron a Fanny. Para un hombre de la fortaleza de Nelson y acostumbrado a emociones fuertes, el momento era angustioso. Fanny estuvo muy fría, aunque inmediatamente Emma la cubrió de halagos. De todos modos, Nelson pasó la noche con Fanny. Sin embargo, Emma explicó posteriormente a uno de los biógrafos contemporáneos de Nelson que, «sin llevar al lector más allá del velo sagrado del secreto conyugal, basta decir que Nelson se levantó muy de madrugada y fue a visitar a sir William y Lady Hamilton... exponiéndoles, en pocas palabras, lo que le sucedía, y a pesar de todo sir William se sintió muy honrado en recibirle».

8. La expedición al Báltico

El dilema de Nelson no se limitaba solamente a la elección entre dos mujeres. Fanny, procedente de una casa noble y con excelentes relaciones, gozaba del afecto de la familia y amigos de Horatio, y a partir de ahora todo el mundo esperaba verla acompañando a su marido en todos los actos públicos. Emma, en cambio, era considerada como una vulgar escaladora social por los árbitros de la elegancia de Londres.

El matrimonio duró algo más de un mes después de la llegada de Nelson a Londres. Aunque Fanny no hubiera oído decir, ni sospechara, que su esposo estaba unido sentimentalmente a Emma Hamilton, el hecho era bien notorio, pues en todas las librerías se exhibían grabados de Gillray informando a Londres con todo detalle de lo que estaba sucediendo.

Para ambos, la crisis fue dolorosa, y más aún por el hecho de producirse en un ambiente lleno de pompa y animación. En Londres, al igual que en Norfolk, Nelson era «el Héroe» y no cesaba de asistir a actos oficiales y cenas de gala. Pero las posibles satisfacciones que pudieran producirle aquellos actos sociales desaparecieron de inmediato durante una recepción ofrecida en el Palacio de St. James, donde el rey le hizo un desaire, al interesarse brevemente por su salud y luego ponerse a hablar extensamente con un oficial del ejército de escasos méritos.

Existe constancia también de varias discusiones sostenidas por Nelson y Fanny en público. En una ocasión, durante una cena con el primer lord en la sede del almirantazgo, Fanny partió unas nueces pasándolas a su esposo en una copa de vino. Nelson se enfadó mucho y las arrojó al suelo rompiendo la copa. Fanny se deshizo en lágrimas y, como resultado de todo ello, Nelson pasó la noche deambulando por las calles. En otra ocasión, Fanny se desmayó en el teatro, posiblemente a causa de las excesivas atenciones que su marido prodigaba a Emma, que formaba parte del grupo que les acompañaba. Y tuvo que ser su suegro y no Nelson quien la llevara a casa. En otra circunstancia Nelson habló



muy bien de Emma y Fanny gritó: «Me enferma oír como halagas a lady Hamilton, y he llegado a la conclusión de que debes dejarla a ella o a mí.»

Sin embargo, el hecho probablemente más real fue el de la ruptura final. Fanny estaba en cama cuando Nelson entró en la habitación para desearle buenas noches. «Ella alargó la mano y cogiendo la de él dijo: “No hay otro hombre que tenga más honores que tú”, y seguidamente le hizo jurar por su honor si había escuchado o sospechado de alguien que dudara de su fidelidad hacia él. Nelson respondió: “No”. Luego se separaron, guardándose el más exquisito respeto entre sí.»

El desconcierto emocional de Nelson aumentó cuando supo que Emma se encontraba en estado, lo que guardaba en total secreto.

Probablemente, sir William estuviera enterado de ello, aunque el generoso cuerpo de Emma y la moda de los vestidos de talle alto contribuían a ocultarlo. Para el hijo de un clérigo muy devoto, la alegría de tener el primer hijo no reducía en absoluto la magnitud del pecado.

La única salida de Nelson era el mar, y apenas llegó a casa escribió urgentemente al almirantazgo solicitando una nueva comisión de servicio, la cual le fue concedida a principios de 1801. En esta ocasión iría de segundo en una expedición al Báltico, mandada por el almirante sir Hyde Parker, un hombre muy viejo y, desde el punto de vista de Nelson, un perfecto inútil.

La expedición tenía por objeto acabar con una seria amenaza para Gran Bretaña. El zar Pablo de Rusia había sido atraído por Napoleón Bonaparte, revitalizando una antigua alianza, la Neutralidad Armada del Norte, formada por Dinamarca, Noruega, Suecia y Prusia, países hostiles todos ellos a los británicos.

Desde el punto de vista económico esta alianza podría significar un verdadero desastre, pues no sólo representaba el fin de las exportaciones británicas al Báltico, sino también el que dejaran de llegar a las Islas Británicas los productos de la zona, entre los cuales figuraban los indispensables para la guerra marítima: madera, cabuyería y lonas.

El primer ministro William Pitt consideró conveniente llevar a cabo inmediatamente un ataque preventivo, lo que recibió la aprobación del propio Nelson, aunque ambos hombres, de carác-

◀ Dido desesperada. Caricatura de James Gillray que refleja con gran crudeza los amoríos entre Nelson y lady Hamilton. National Portrait Gallery, Londres.



Retrato del zar Pablo de Rusia según un grabado realizado por Shchukin en 1791. British Museum, Londres.

ter muy distinto a pesar de mostrarse siempre de acuerdo en cuestiones estratégicas, nunca llegaron a convertirse en amigos íntimos.

A fines de enero, estando en Torbay, Nelson tuvo la noticia de que Emma había dado a luz una niña, la única superviviente de una pareja de gemelos. Los dos habían convenido en designar a la madre, en las cartas, como «Mrs. Thomson», sobrina de Emma, mientras el padre sería uno de los marineros de Nelson, y sir William, el tío de «Mrs. Thomson». Nelson estaba muy contento y escribió: «Creo que el pobre amigo de Mrs. Thompson debe estar loco de alegría. No hace más que llorar, rezar y buscar todos los subterfugios para no reflejar ninguno de sus sentimientos... No puedo escribir, pues este joven está a mi lado y me pone muy

Retrato del primer ministro William Pitt, por el que Nelson sentía gran admiración, realizado por J. Hopper. National Portrait Gallery, Londres.



nervioso. Creo que es tonto, no hace más que hablar de la madre y de la hija.»

Aunque se veía obligado a escribir en tercera persona, y no podía compartir su alegría con los amigos de a bordo, Nelson se sentía cada vez más profundamente enamorado. Bajo el disfraz de Thomson propuso a Emma matrimonio. Pero desde el momento en que pudo enviar las cartas por un mensajero de confianza, pasó a escribir en primera persona. «Mi ansiedad por ti, tanto personal como sexualmente, puedes suponerla. ¡Cuáles serán mis sensaciones ante la idea de dormir juntos! De sólo pensarlo me hierve la sangre en las venas y no puedo imaginar siquiera lo que ocurriría si fuera realidad. Estoy tan seguro de mi amor por ti, que si una mujer desnuda se acercara a mí, aunque fuera en un



Retrato de lady Hamilton, pintado por Schmidt en 1801. Emma luce sobre el pecho la cruz de la Orden de Malta, concedida por el zar Pablo de Rusia por sus servicios en favor de la isla.

momento en que no estuviera pensando en ti, se volatilizaría en el instante que fuera a tocarla con la mano.» «Dios quisiera que hubiéramos cenado los dos juntos. Vaya postre que tendríamos», escribió ardientemente, añadiendo: «Con mis sentimientos actuales no bastarían cincuenta vírgenes en una habitación oscura para tentarme.»

Adiós a Fanny

La carta de despedida que envió a Fanny fue extremadamente fría. «En vida he hecho por ti todo lo que me ha sido posible y en cuanto muera comprobarás que he hecho también lo mismo; lo único que pido a cambio es que me dejes libre.» Poco antes, Nelson había hecho un testamento muy generoso en favor de ella y ahora la alejaba de su vida. Fanny le escribió varias cartas cortas, aunque conmovedoras, intentando la reconciliación. En la última, poco antes de Navidad, se excusaba diciendo: «El silencio que me has impuesto es excesivo, pero mi afecto me aconseja y en estas condiciones espero que me perdones por no obedecerte. En mi carta de julio dejé de decirte que puedo ofrecerte algo para que estés cómodo: un hogar caliente y confortable. De verdad, mi querido esposo, vuelve conmigo. En caso contrario nunca volveré a ser feliz. Te aseguro que mi único deseo en este mundo es agradarte. Olvida todo lo sucedido y, con el tiempo, parecerá que ha sido un sueño.» Poco después la carta le fue devuelta, con una nota que decía lo siguiente: «Abierta por error por lord Nelson, pero no leída.»

A partir de entonces, los familiares de Nelson empezaron a distanciarse de Fanny, aunque algunos lo hicieron a regañadientes. De todos modos, ella vivió todavía más de treinta años y lo hizo de forma que pasó prácticamente inadvertida.

Además de la tensión derivada de su estado emocional, Nelson tuvo que soportar muchos desaires y reproches, tanto de la sociedad como de sus colegas, hasta el extremo de calificarse a sí mismo de «paria», según le dijo a Emma. Entre los oficiales de la marina, el abandono ante Malta era considerado tan escandaloso como los vínculos que le unían a lady Hamilton. Sir Hyde Parker era uno de los que opinaban así y por este motivo no le puso al corriente de los planes estratégicos relativos a la expedición al Báltico. Hasta el momento de embarcar en la flota de Parker en Yarmouth, Nelson estuvo viviendo con su nueva mujer en tierra. «Tenga en cuenta lo bonito que es estar en cama con una mujer



Retrato de sir Hyde Parker, el almirante que mandó la flota británica en la expedición al Báltico, pintado por George Romney.



Vista del muelle de Great Yarmouth, en Norfolk, en 1790. Cuadro por R. Pollard. British Museum, Londres.

joven, mientras sopla el viento húmedo y frío», comentó Nelson, tratando de justificar su ausencia.

La flota, compuesta de cincuenta y tres velas e incluyendo dieciocho navíos de línea, se hizo a la mar una semana después, en pleno mes de marzo, cuando hacía mucho frío aún. Lo único que Nelson sabía de los planes del almirante era el objetivo, Dinamarca. Una vez allí y en lugar de dirigirse a Copenhague para apoyar a los diplomáticos con una demostración de fuerza, Parker prefería fondear a muchas millas de distancia y esperar allí hasta que finalizaran las negociaciones en la capital. En esta ocasión, Nelson ocultó su desacuerdo con extraordinario tacto. Por fortuna, a su paso por Dogger Bank, uno de los suboficiales pescó un rodaballo y Nelson decidió que lo más correcto era enviarlo al navío insignia con una nota para Parker. El resultado fue que este obsequio rompió el hielo entre ambos, y a partir de entonces el almirante confió en su segundo.

Parker era tan precavido como Nelson suponía. Fondeó la flota en el Kattegat, al norte de Elsenor, en espera de que los diplomáticos se trasladaran a Copenhague para entregar el ulti-

mátum exigiendo a Dinamarca el abandono de la alianza o, en caso contrario, que se atuviera a las consecuencias. Tres días después, habían regresado diciendo que los daneses no sólo rechazaban el ultimátum, sino que habían iniciado los preparativos para la defensa de Copenhague. Además, existía el riesgo de que las flotas enemigas se concentraran allí reuniendo más de cien navíos de línea. Ante ello, Parker reunió al consejo y en esta ocasión Nelson fue uno de los hombres de confianza. «Ahora estábamos seguros de que habría combate y por esto me convocó —escribía—. Mientras las cosas no iban en serio me dejaba de lado.»

Se sabía que la flota danesa estaba fondeada, junto con unas baterías flotantes, formando una línea muy sólida frente a la capital. De todos modos, había una gran diferencia entre esta formación y la de los franceses en la bahía de Abukir. Aquí iba a ser imposible pasar por detrás de ella a causa de la protección que proporcionaban a los buques las baterías costeras, principalmente el fuerte de Trekroner, situado en el canal norte de acceso a Copenhague.

Nelson propuso el ataque inmediato y Parker aceptó la idea,



dándole el mando de las unidades de menor calado, e incluyendo doce navíos de línea. A medida que la flota se iba acercando a Copenhague se iba haciendo cada vez más evidente que la formación danesa era casi inexpugnable. Un ataque directo desde el norte significaría enfrentarse primeramente con las baterías de Trekroner, a las que difícilmente los navíos podrían silenciar, y que se encargarían de impedir la retirada, aun en el caso de que se produjera un cambio en la dirección del viento.

Por tal motivo, Nelson decidió rebasar Copenhague y fondear al sur de la ciudad, en espera de que el viento rolara, para iniciar el ataque desde esa posición.

Carnicería en Copenhague

El 1 de abril, Nelson, a bordo del *Elephant*, acompañado por los demás navíos puestos a sus órdenes, rebasó Copenhague y fondeó al sur, mientras Parker y las restantes unidades de gran porte lo hacían al norte de la ciudad. Nelson pasó la noche conferenciando con los capitanes, uno de los cuales era Foley, el primero de los que atacaron por detrás a la línea francesa en el Nilo, y dictando órdenes que un equipo de escribientes se encargaba de copiar. A las ocho de la mañana, una vez hubo despachado todas las órdenes, el viento roló al sur, e inmediatamente comenzó el ataque a Copenhague.

Como el espacio era muy reducido, no había la menor posibilidad de hacer ningún malabarismo táctico, por cuyo motivo la victoria sería para quien manejara mejor la artillería. En poco tiempo tres navíos de Nelson vararon, uno de ellos fuera del alcance de la artillería enemiga, mientras los nueve restantes se situaron frente a la línea danesa e inmediatamente quedaron ocultos bajo la densa humareda procedente del fuego de los cañones.

Todo lo que Parker podía ver desde su puesto situado a cuatro millas más al norte era que a la una el fuego no había cesado aún. En vista de ello, y temeroso de que el ímpetu de Nelson le hiciera combatir hasta que sus navíos estuvieran completamente destrozados, el comandante en jefe consideró que la

◀ La víspera de la batalla de Copenhague, por T. Davidson. National Maritime Museum, Greenwich.

batalla estaba perdida y ordenó izar la señal de retirada. El oficial encargado de las señales transmitió la orden a Nelson, mientras otro, situado cerca de él, observaba la escena que ocurrió a continuación: «Nelson siguió paseando, dando la sensación de no haberse enterado. Luego, el oficial le preguntó si quería que pidiera la repetición de la señal. Nelson respondió: "No, acuse recibo". Al término de la vuelta siguiente, Nelson preguntó al oficial: "¿Sigue el número 16 [señal de ataque izado] todavía?" Al responderle en sentido afirmativo, lord Nelson dijo: "Procure mantenerlo así". Entonces siguió paseando muy nervioso, moviendo ostensiblemente el muñón del brazo derecho. Tras un par de vueltas, me preguntó con toda tranquilidad: "¿Sabe por qué el comandante en jefe ha izado el número 39?" Al preguntarle a que se refería, prosiguió: "¿Por qué ordena retirada?" "Señal de retirada" repitió, y luego añadió, encogiéndose de hombros: "¡Qué me vaya al infierno si lo hago!". Seguidamente, dirigiéndose al capitán Foley, dijo: "Sabe usted, Foley, como veo con un solo ojo,

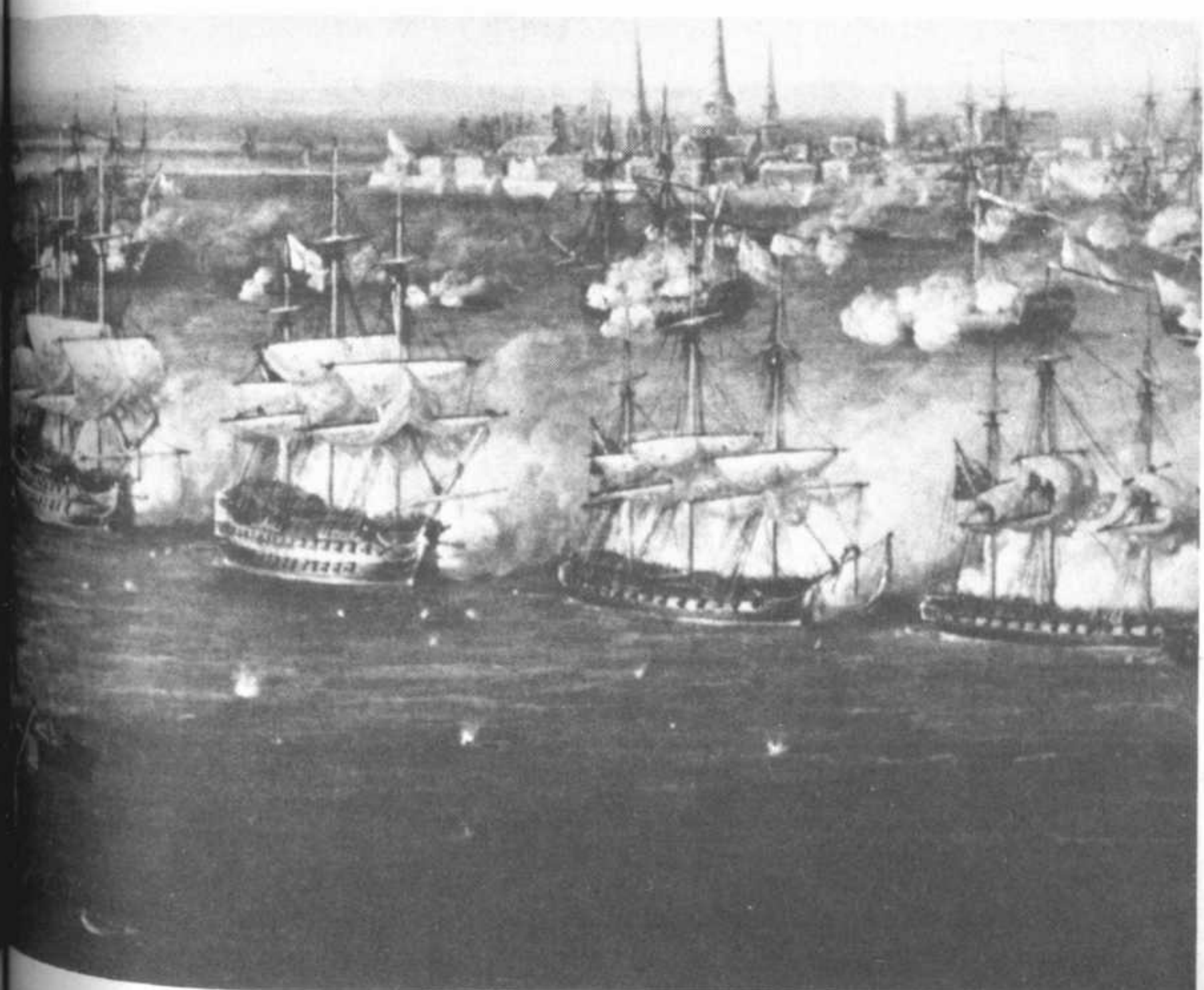
Los navíos de Nelson disparan contra la línea danesa durante la batalla de Copenhague. Oleo de N. Pocock. National Maritime Museum, Greenwich.



ello me da derecho a ser ciego a veces"; y con una actitud muy propia de él, aplicó el antejo al ojo ciego y exclamó: "Lo siento, pero no veo ninguna señal."»

Una hora después, los navíos británicos seguían disparando andanadas, mientras las de los daneses iban siendo cada vez más espaciadas, hasta que terminaron por enmudecer. En total, los daneses tuvieron seis mil bajas, seis veces más que los ingleses, si bien es cierto que los navíos de Nelson no habrían sido capaces de resistir el combate durante mucho más tiempo. Sin embargo, consciente de lo cerca que había estado de la derrota y de que las baterías de Trekroner seguían en acción, interponiéndose entre él y Parker, Nelson envió un ultimátum a tierra, en unos términos que reflejaban una seguridad que realmente no sentía. En ese ultimátum amenazó con incendiar los navíos y baterías flotantes danesas y no hacer nada por salvar las tripulaciones, si no cesaba el fuego. Ante esto, el príncipe regente de Dinamarca aceptó un alto el fuego, con lo que la acción terminó, tras cuatro horas de intenso combate. De los dieciocho navíos daneses, diecisiete fueron capturados, incendiados o hundidos.

Parker no sólo pasó por alto el incumplimiento de la orden





Horatia, hija de Nelson y Emma Hamilton, a los cinco años de edad, según un retrato pintado por Henry Bone. National Maritime Museum, Greenwich.

por parte de Nelson, al igual que hiciera en su día Jervis, sino que le envió a tierra, a Copenhague, para negociar el armisticio. Nelson cumplió el cometido con gran habilidad, haciendo gala de unos modales propios de un diplomático muy agudo e intercalando comentarios sobre la capacidad de la flota y la facilidad con que podía incendiar el palacio real. Sin embargo, el éxito de la operación se vio empequeñecido por la noticia del asesinato del zar Pablo, que de haberse sabido unos días antes habría hecho innecesaria la carnicería de Copenhague.

De todos modos, la alianza del Báltico no se disolvió, obligando a hacer otra demostración de fuerza naval para aplacar la hostilidad de suecos y rusos. Poco después, Parker fue llamado a Inglaterra y ello dio a Nelson la oportunidad de izar por primera vez la bandera de comandante en jefe. Lo hizo con escasa ilusión, pues sentía una gran nostalgia de Emma y de su hija. Por tal motivo escribió a su casa confesando sentirse como si estuviera interno en un colegio, en espera de las vacaciones. En junio, Nelson hizo una demostración de fuerza ante las bases navales suecas y rusas, y la realizó con tal eficacia que el almirantazgo le concedió el codiciado regreso, además del título de vizconde.

Desgraciadamente, la victoria de Copenhague no levantó el mismo entusiasmo que la del Nilo. Los daneses no inspiraban el mismo temor que los franceses y, en cualquier caso, se trataba de un ataque preventivo, sin que existiera una declaración previa de guerra. Nelson estaba muy dolido porque ni el congreso, la Whitehall o el ayuntamiento reconocieron el hecho, lo cual quedó perfectamente reflejado cuando en el transcurso de una recepción en St. James el rey le preguntó: «Lord Nelson, ¿estuvo usted ausente?» «Señor, estuve fuera y he regresado de nuevo», respondió Nelson; y se dice que añadió: «¿Es posible que su majestad no haya oído hablar de la batalla de Copenhague?»

La estancia de Nelson en tierra fue breve. Escasamente tuvo tiempo de ver a su hija Horatia y de decir a Emma que se trasladara a la casa de campo en la que había soñado tanto, antes de asistir a un acto organizado por el almirantazgo para explotar su reputación. Al existir aún el riesgo de la invasión francesa, el gobierno británico aumentó los esfuerzos de defensa, y para demostrar su firme decisión dio a Nelson el mando de las fuerzas navales defensivas desde Orfordness hasta Beachy Head.

Inmediatamente, Nelson empezó a estudiar el plan ofensivo más idóneo, de acuerdo con las circunstancias, lo que le llevaría a planear el ataque a Boulogne. Agotado como estaba, y probablemente a causa de un exceso de confianza, decidió no ejercer el mando en persona. Los franceses de Boulogne, que aguardaban el ataque, eran gente de mar muy experta y preparada, de modo que el intento terminó en fracaso. En Inglaterra todo el mundo pareció estar de acuerdo en que el fallo fue debido a la ausencia de Nelson, aunque en el fondo todos suspiraban por la paz. Para otoño existía el proyecto de realizar un segundo ataque a Boulogne, pero fue demorado porque se habían iniciado las negociaciones con París, que culminarían con la firma de la paz de Amiens, en enero de 1802.

9. Del paraíso de Merton al encuentro del destino

Emma conocía a Nelson lo suficiente para comprender exactamente lo que quería decir al suspirar por una granja y por ello compró Merton Place, no lejos de Wimbledon. Situado a una hora de camino del almirantazgo, cerca de la carretera de Portsmouth y a escasa distancia de Twickenham, el lugar más elegante de aquella época, Merton era una casa muy bonita de ladrillo rojo, de dimensiones aceptables y con un hermoso jardín. Mientras estaba en el mar, Nelson se entretenía pensando en fantasías sobre Emma, imaginándola como defensora de los animales a los que impedía sacrificar y «recogiendo a todos los perros viejos en la casa»; en lo que respecta a las circunstancias propias de la vida pueblerina, «debemos comprar en las tiendas de nuestro pueblo y no en otras»; y hacer acto de presencia en la iglesia para «dar ejemplo de fe a los jornaleros».

Una carta de sir William, que se encontraba en Merton, confirmó todas sus expectativas. «Debe venir inmediatamente y pasear por toda la granja. Aquí se divertirá mucho viendo a Emma y a su madre limpiando pocilgas y gallineros; el canal está lleno de patos y el gallo se pasea orgulloso con sus gallinas». Al canal le habían puesto por nombre «el Nilo».

Nelson llegó en octubre y pudo comprobar cómo Emma había decorado la casa. Gracias a ella, Merton se había convertido no sólo en una residencia señorial y al mismo tiempo en una granja, sino también en un santuario destinado a ensalzar la vanidad de su propietario.

Podía ser mal recibido en la corte, pero aquí Nelson estaba en condiciones de organizar recepciones en salones decorados, tanto con retratos de todas sus victorias como suyos y de Emma, rodeado todo ello de trofeos e incluyendo el mastelerillo del *L'Orient*, expuesto en el recibidor. Aunque los Hamilton llevaban



Dos vistas de Merton Place, la casa de campo de Nelson en Surrey, por T. Baxter. National Maritime Museum, Greenwich.

el gobierno de la finca porque vivían allí, tanto la casa como todo su contenido eran propiedad absoluta de Nelson.

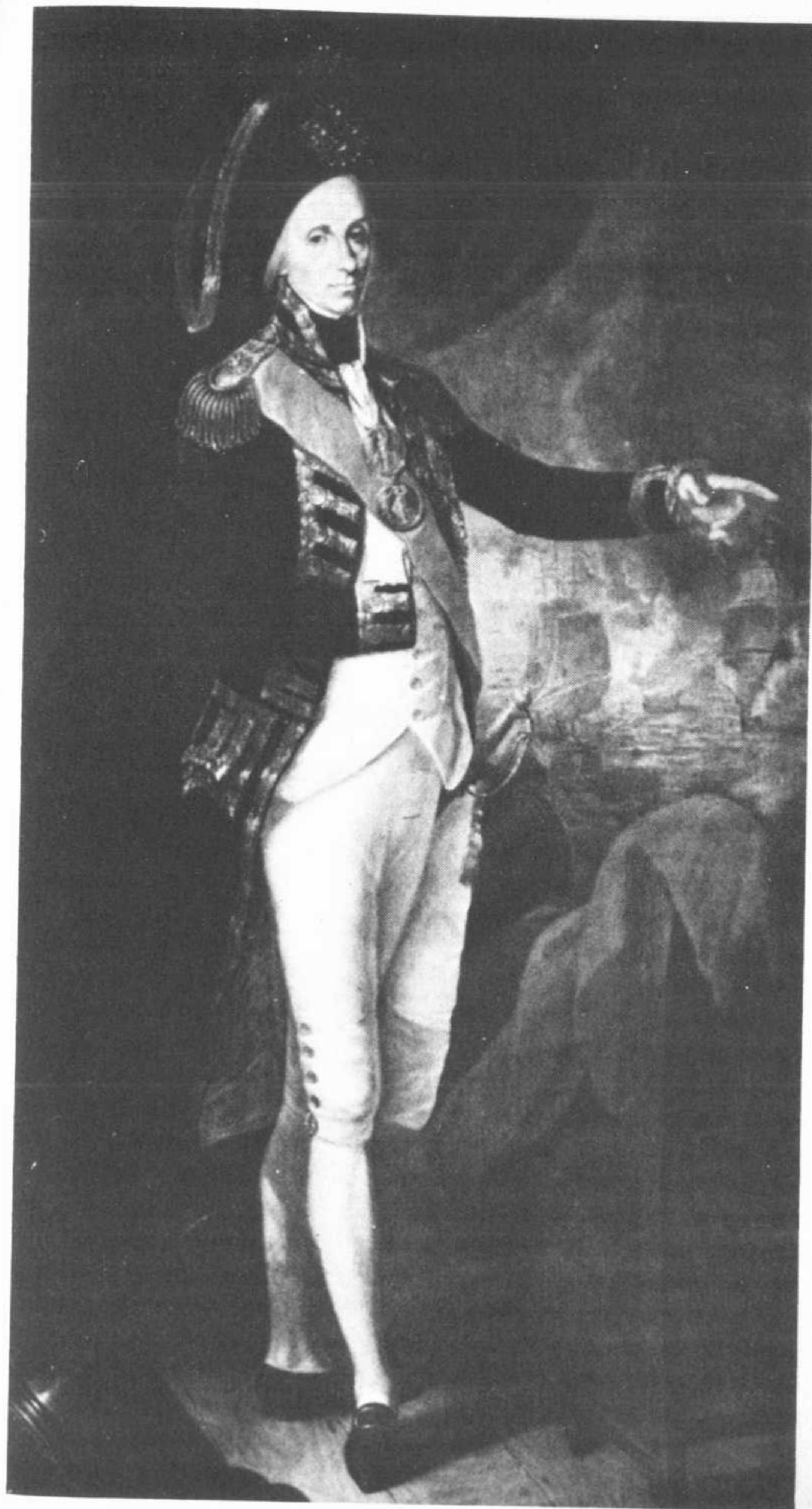
Poco a poco, a pesar de estar en su propia casa, Nelson fue dependiendo cada vez más de los Hamilton, de la misma manera que había ocurrido en la embajada. De sus dos hermanos, Maurice había fallecido, y el otro, William, el clérigo, se puso del lado de Emma de inmediato, hablándole mal de Fanny y Josiah. El viejo Edmund Nelson había tratado de mantenerse amable con Fanny, pero con el tiempo fue siendo cada vez menos capaz de hacer oídos sordos a las llamadas de Merton, hasta el extremo de que estaba proyectando trasladarse e instalarse allí cuando le sorprendió la muerte en Bath, en la primavera de 1802.

Sin embargo, por muy bien que estuvieran las relaciones entre los habitantes de Merton, tanto a la hora de presidir una recepción organizada por Emma como de recorrer las ciudades de la región donde seguían aclamando al «Héroe», las desavenencias empezaron a aparecer, a causa del hasta entonces permisivo sir William. Todo comenzó cuando escribió a su sobrino, el mismo que le había cedido a Emma, exponiéndole «la carencia de sentido de cuanto pasaba allí», añadiendo: «Por desgracia nuestros gustos y modo de vivir son completamente distintos»; y continúa: «No deseo en absoluto vivir retirado y solo, pero tener casi siempre no menos de doce o catorce invitados a la mesa, cada vez distintos, significa volver a lo que me resultaba tan pesado en Italia durante los años que estuvimos allí... No tengo ninguna queja, pero me da la sensación de que mi esposa dedica toda su atención a Lord N., pues lo único que al parecer le interesa de Merton.»

Sir William mencionó la posibilidad de separarse de Emma, aunque podría evitarlo si pudiera dedicar más tiempo a sus gustos, como la pesca en el Támesis, visitar la Royal Society, el British Museum, los almacenes de Londres, y si los gastos fueran más reducidos. «Estoy plenamente decidido a no participar más en las discusiones anodinas que se suscitan a menudo entre nosotros y sólo sirven para amargarnos la existencia», concluyó. «No hay tiempo para despropósitos ni trivialidades. Conozco y admiro su talento y todas las buenas cualidades que posee, pero no soy ciego a sus defectos.»

En realidad, el final estaba próximo. A principios de la prima-

Retrato de Nelson realizado por L. Guzzardi tras la batalla del Nilo. Nelson aparece con el sombrero echado hacia atrás para evitar que rozara la herida de la frente. National Maritime Museum, Greenwich.



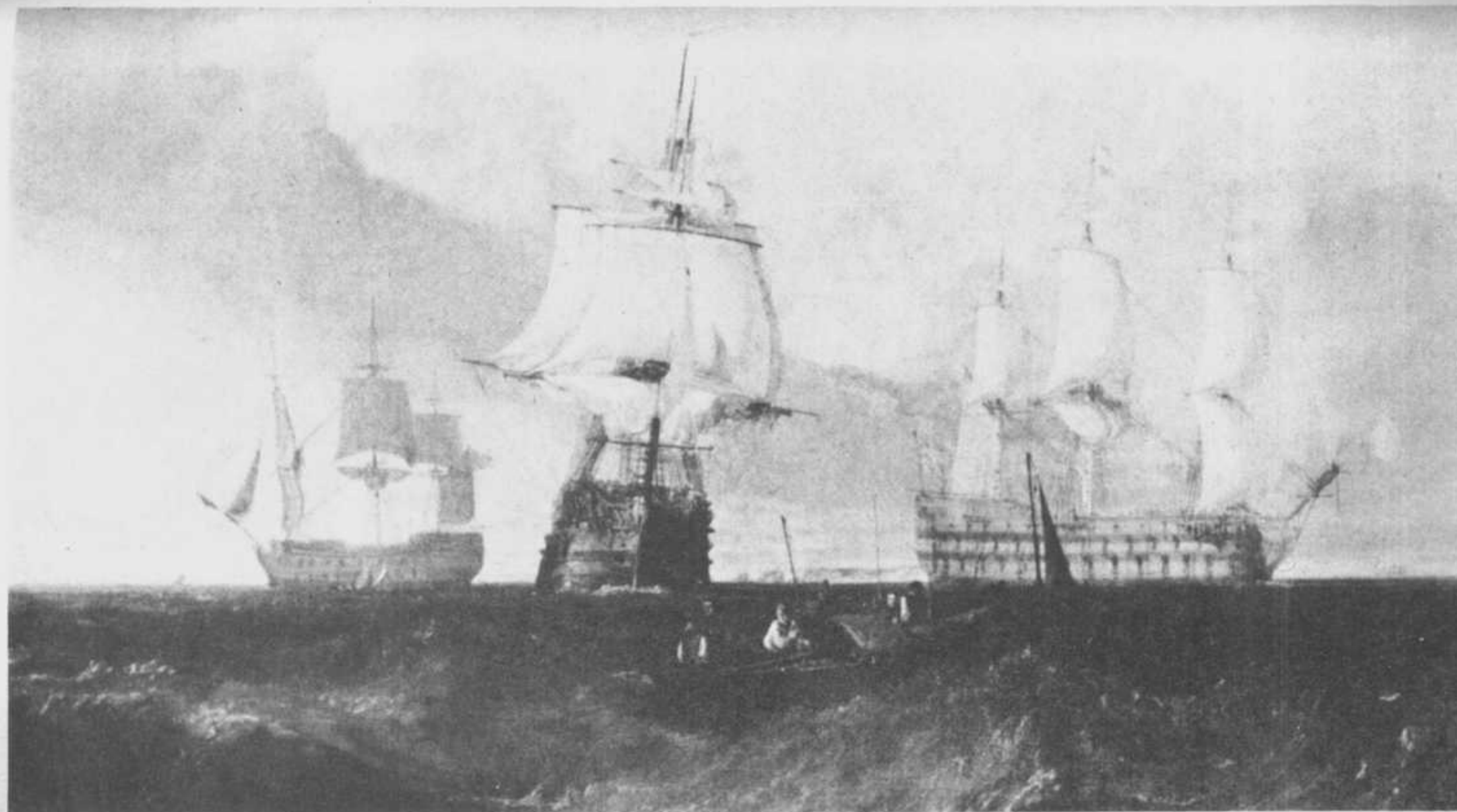
vera de 1803 sir William supo que le quedaba poco tiempo de vida y con el fin de no dejar un recuerdo triste en Merton se trasladó a su casa de Piccadilly, donde falleció, rodeado por los brazos de Emma y Nelson apretándole la mano. Sin embargo, Nelson no iba a permanecer durante mucho tiempo junto a Emma.

Copenhague había servido para eliminar las últimas dudas del almirantazgo relativas a confiar a Nelson misiones de responsabilidad. A partir de aquella acción se le reconocía su condición de diplomático y estratega de gran astucia, así como el ser un excelente táctico, dotado de un gran arrojo y originalidad. De todos modos, él había cambiado mucho en múltiples aspectos. Durante los años que estuvo a media paga y en expectativa de destino, Nelson había madurado sus ideas. Y si a esto se unen los dos años de estancia en Merton y Londres, el resultado es que ahora era más sagaz y tenía plena confianza en sí mismo. Por primera vez estaba en el centro de decisión del país y tuvo la oportunidad de conocer personalmente no sólo a los políticos de Whitehall, sino también a los comerciantes de la capital, hasta el extremo de intervenir en varias ocasiones en la Cámara de los Lores. Por todo ello, ahora veía el mundo con la misma claridad que antes el Mediterráneo.

A la mar en el *Victory*

Bonaparte estaba ansioso de reanudar la guerra de conquista y dos días antes de declararla, el almirantazgo dio el mando del Mediterráneo al vicealmirante vizconde de Nelson, quien en mayo de 1803, izó su bandera en el *Victory*. A partir de ese momento todo lo que se refiere a Nelson parece ser inevitable y culminará escasamente tres años después.

Una vez más, Nelson iba a tener la necesidad de estacionarse frente a Tolón; en esta ocasión, sin embargo, del bloqueo dependía la seguridad de las Islas Británicas y de lo que Emma denominaba «paraíso Merton». Bonaparte pretendía de nuevo invadir Inglaterra, aunque para ello debía reunir antes las flotas dispersas, y por tal motivo empezó los preparativos concentrando en Boulogne *La Grande Armée*. Los navíos de Nelson, con el apoyo de la base en Cerdeña, permanecían a la espera de la flota francesa del Mediterráneo: desde las colinas de Tolón se veían sólo las fragatas, mientras los navíos que formaban la línea de batalla se encontraban mar adentro, manteniendo una vigilancia



El Victory navegando de regreso de Trafalgar. Cuadro por J. M. W. Turner. Col. de Mr. y Mrs. Paul Mellon.



Giraudon

La coronación de Napoleón, por J. L. David. Museo del Louvre, París.

constante de las drizas de señales de aquellas. La misión fue larga y agotadora, creciendo en importancia a medida que los planes de invasión de Napoleón iban tomando forma y España declaraba de nuevo la guerra a Inglaterra. El gran estratega naval y almirante norteamericano Mahan puso de manifiesto la extraordinaria importancia de aquel bloqueo al decir: «Los meses que duró la vigilancia y espera de los grandes navíos frente a los arsenales franceses fueron de un trabajo muy duro, por no decir agotador y aburrido. Muchos debieron de considerarlo como algo inútil, pero en realidad fue lo que salvó a Inglaterra. A lo largo de la historia no se había visto jamás un bloqueo naval como aquel. Aquellos navíos, distantes y batidos por la tormenta, que *La Grande Armée* jamás vio, era lo que se interponía entre ella y el dominio del mundo.»

En 1805, Bonaparte, una vez aut coronado emperador, estaba listo para ordenar la invasión. El plan era grandioso, aunque muy simple. Las flotas, principalmente la francesa de Tolón y la española de Cartagena, debían burlar el bloqueo y dirigirse a las Indias Occidentales. Allí, mientras las unidades fueran concentrándose, se dedicarían a saquear las colonias y a combatir el tráfico británico. Luego, una vez reunidas, todas las naves, la flota debía cruzar de nuevo el Atlántico y destruir la británica en Ushant. De este modo se conseguiría el dominio del Canal de la Mancha y Napoleón podría embarcar un ejército de ciento cincuenta mil hombres hacia Inglaterra, con el que pensaba derrotar a su mayor y más implacable enemigo.

La flota francesa de Tolón estaba al mando del almirante Pierre Villeneuve, que había sobrevivido a la carnicería de Abukir y que iba a ostentar el mando de la flota combinada franco-española, una vez reunidas las unidades. Nelson estaba al corriente del plan de invasión, pero era consciente también de la facilidad con que Napoleón podía cambiarlo y por tal motivo estudió todas las opciones posibles. Así, la noche de enero de 1805, cuando Villeneuve salió de Tolón, aprovechando que soplaba un mistral de gran intensidad que alejó a las fragatas británicas del lugar, Nelson pensó de inmediato que iba a atacar la base británica en Cerdeña, o a dirigirse de nuevo a Egipto. De modo intuitivo, optó por esto último. En Alejandría no encontró la flota que buscaba, pero si se enteró de que el mal tiempo había obligado a Villeneuve a regresar a Tolón, frustrando su intento de salir al Atlántico.

A partir de ahora, estrecharía más el bloqueo, convencido de que Villeneuve intentaría una nueva escapada. Tres meses después, aprovechando otra noche de mal tiempo, los franceses



Retrato del almirante Pierre Villeneuve, jefe de la flota francoespañola en Trafalgar, según un grabado perteneciente a la obra de Goepf, Les Marins, 1877.

burlaron a Nelson, y en esta ocasión, aunque hubo cierta demora en conocer el rumbo que habían tomado, Nelson se encontraba a la altura de Palma cuando recibió la noticia de que Villeneuve había pasado por Gibraltar.

Ahora su misión consistía en seguirlo al Atlántico y luego, como era usual cuando no se conocían las intenciones del enemigo, concentrarse en Ushant.

La larga cacería

Poco después, Nelson recibía un nuevo despacho indicando que Villeneuve se dirigía a las Indias Occidentales. Nelson le siguió al «gran teatro de acción» dispuesto a enfrentarse con sus doce navíos a los veinte de Villeneuve. Los vientos de proa hicieron que el viaje fuera muy lento, pero de todos modos, cuando llegó a las Indias Occidentales, Villeneuve seguía aún allí.

De acuerdo con las noticias recibidas de los informadores locales, Nelson se dirigió a Trinidad, con la esperanza de sorprender de nuevo a los franceses fondeados. Sin embargo, Villeneuve estaba en Martinica. Allí, al enterarse de la persecución de que era objeto por parte de Nelson, debió de sentir pánico, pues abando-

nó todos los planes de reunión con los demás escuadrones del emperador y decidió regresar a Europa. Inmediatamente, Nelson envió el buque más veloz a avisar al escuadrón británico de Ushant y como resultado de ello, Villeneuve fue interceptado y atacado en Finisterre. En esta ocasión, los británicos apresaron dos unidades, aunque el resultado quedó indeciso, por cuanto los franceses, aprovechándose de la niebla, consiguieron huir hasta Cádiz, donde Villeneuve sólo podía esperar el encuentro final.

Nelson regresó a Gibraltar y puso pie en tierra por primera vez después de casi dos años de permanecer a bordo, de modo que debió de parecerle que el suelo se movía como si se tratara de la cubierta de un buque. Luego, tras dar las órdenes oportunas, teniendo en cuenta que en el Mediterráneo no había prácticamente ninguna unidad enemiga, se dirigió a Portsmouth. El momento culminante se estaba acercando e inevitablemente se vería involucrado en él.

Desde Portsmouth Nelson viajó toda la noche hasta Merton. Llegó poco antes de que la gente se levantara, siendo objeto de un cálido recibimiento. A finales de agosto, el peligro inmediato de invasión parecía superado. Villeneuve se encontraba lejos del Canal de la Mancha, bloqueado con treinta y cuatro navíos en Cádiz, y estrechamente vigilado por veinticinco barcos británicos al mando de Collingwood, sin que de momento mostrara el más leve síntoma de querer entrar en combate. A principios de septiembre, Napoleón, con la flota inmovilizada lejos del Canal y sin poder emplearla en el plan de invasión, empezó a utilizar *La Grande Armée* para otras misiones en el continente. Por aquellas fechas también, un carruaje llegó a gran velocidad a Merton, con un capitán de fragata que llevaba despachos de la flota para el almirantazgo y el encargo de dar a Nelson la noticia de que Villeneuve se encontraba en Cádiz. «Pienso que ha llegado el momento de ir a destruirlo», fue la reacción de Nelson mientras disfrutaba de la tranquilidad veraniega de la granja.

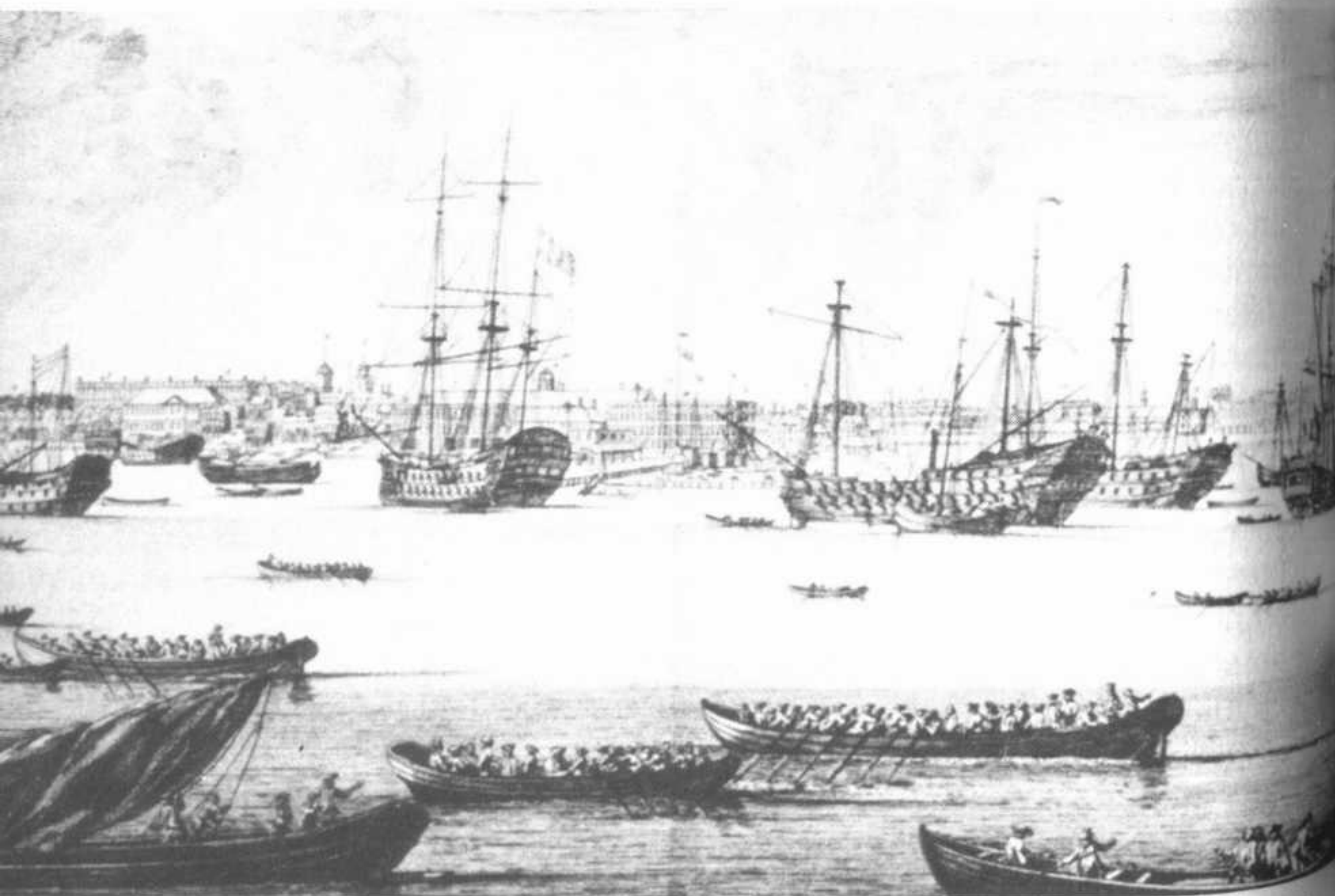
Durante los veinticinco días de permanencia en su casa, Nelson intervino en numerosas reuniones en Whitehall, y tanto allí como en Merton discutió sus planes de combate sin la menor preocupación por la seguridad. En el supuesto de que la flota combinada franco-española presentara combate en una línea de batalla, él la atacaría por dos o tres puntos para romperla. Indudablemente, los primeros buques serían víctimas de un fuego concentrado, pero al final conseguiría lo que deseaba, «un combate desordenado», en el que la destreza de los artilleros británicos sería decisiva.

Nelson aparecía ahora completamente sereno, sin las tensiones y síntomas de fatiga que había mostrado hasta entonces. El rey se sentía molesto con él debido a sus irregularidades matrimoniales, pero el marino seguía siendo «el Héroe» indiscutible de la nación. De todos modos, el contraalmirante seguía exhibiéndose por todos los sitios, lo que dio lugar a una de las anécdotas más conocidas de Nelson y en la que intervino el duque de Wellington, quien la dio a conocer unos años después.

En una ocasión, el general Wellington coincidió con Nelson en una sala de espera del departamento de Colonias. El general le reconoció inmediatamente, por ser su cara muy conocida, pero Nelson no. «El no me conocía —dijo Wellington—, pero de inmediato se puso a conversar conmigo, si a aquello se le podía llamar conversar, pues habló sólo él y lo hizo siempre de sí mismo, con unas palabras tan vanidosas e inútiles que me resultó muy desagradable.

»En algún momento debí de decir algo que le hizo sospechar que yo también era *alguien*, y tras ausentarme de la habitación unos instantes, sin duda el tiempo preciso para preguntarle a

Vista del puerto de Portsmouth desde Gosport, en el siglo XVIII.
Grabado de S. y N. Buck. British Museum, Londres.



algún ordenanza, volvió, mostrando una actitud completamente distinta. Si mi primera impresión había sido la de considerarle un charlatán, ahora, al ponerse a hablar con gran conocimiento de causa del estado de la nación y de las posibles acciones en el continente, me sorprendió más gratamente que durante la primera parte de nuestra conversación. En efecto, estaba en condiciones de hablar como un oficial y también como un hombre de Estado... No recuerdo haber sostenido nunca otra conversación tan interesante.»

Nelson, tal y como esperaba, recibió la orden de incorporarse de nuevo a su puesto y esperar a Villeneuve frente a Cádiz. Emma, al enterarse de la noticia, estuvo en su sitio y no dejó de animarle y darle coraje, así como de hablarle del regreso. «¡Cuán dulce y valiente eres Emma!», dijo Nelson, recordando a la mujer que tanto había admirado durante la evacuación de Nápoles. «De haber más Emmas, habrían existido más Nelsons.»

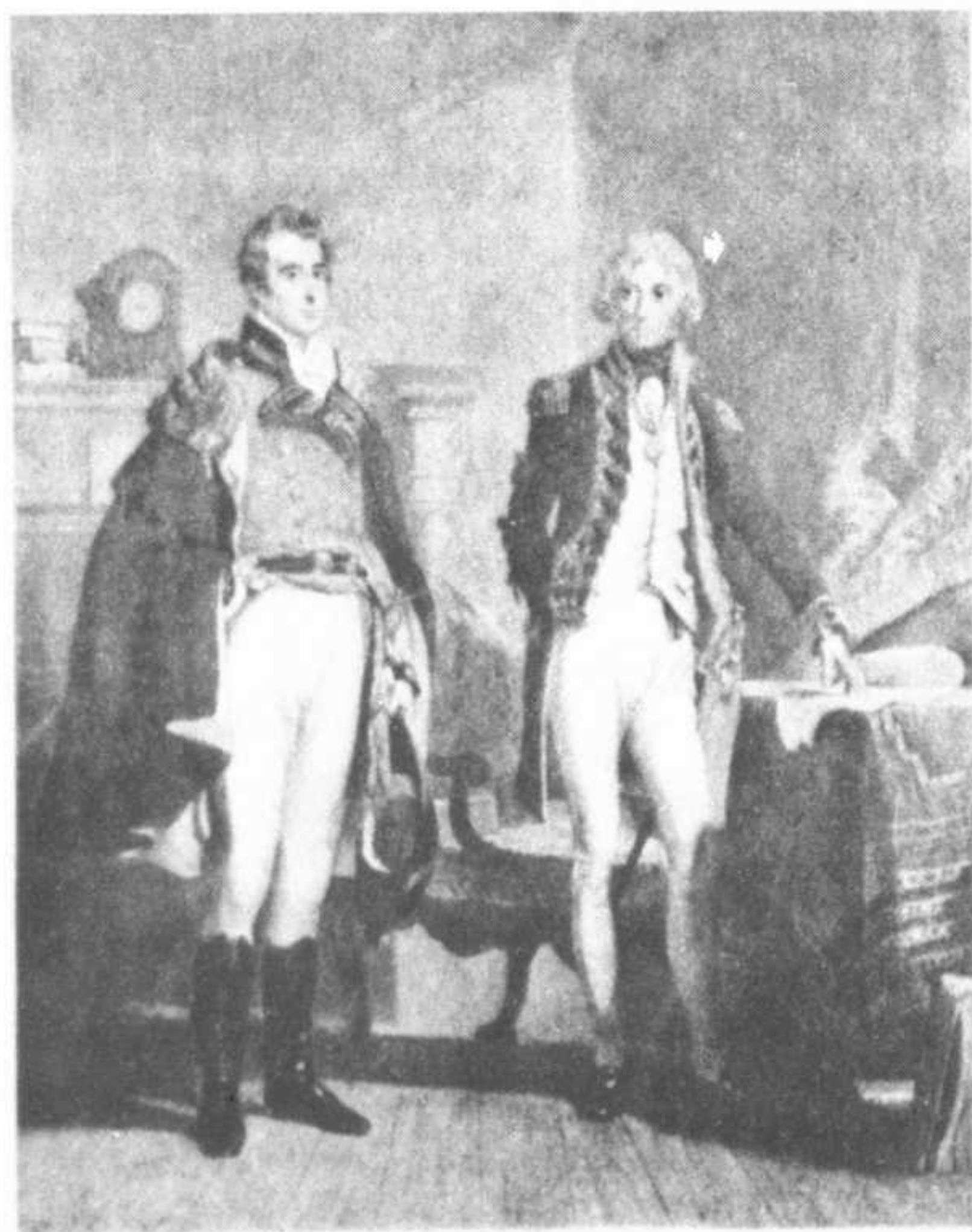
Mientras se alejaba del lugar, Nelson hizo varios ademanes de despedida a Horatia, que ahora tenía cinco años de edad, para luego dirigir su última mirada a Emma en el escenario que habían creado para sí mismos. A pesar de todo su coraje, tenía un mal presentimiento, consciente de la naturaleza de la batalla que se aproximaba. Un «combate desordenado» en el mar significaba



que el enemigo dispondría de espacio suficiente para maniobrar, cosa que no había podido hacer en el Nilo ni en Copenhague. Además, estaba convencido de que su navío sería muy atacado y él, paseando por el alcázar, iba a ser el blanco más buscado y vulnerable de los tiradores apostados en las cofas de los navíos enemigos.

Nelson pasó una noche en Portsmouth y, por la mañana, andando entre el gentío que le aclamaba, se trasladó a la playa, donde le aguardaba la lancha que le llevó al *Victory*. Una vez a bordo, el domingo 15 de septiembre anotó en el diario de navegación: «De día levamos, con ventolina del norte.»

Nelson se hizo cargo del mando de la flota frente a Cádiz el 28 de septiembre de 1805, un día antes de cumplir los cuarenta y siete años de edad. «Al llegar me ofrecieron la mejor recepción que he recibido en mi vida —escribió—. Los oficiales vinieron a bordo a darme la bienvenida por mi regreso, y olvidándose de mi condición de comandante en jefe, me saludaron con gran entusiasmo.» El día de su cumpleaños, le acompañaron a la mesa en el



Nelson y Wellington en el Departamento de Colonias, 1805. Grabado de S. W. Reynolds. Nelson Museum, Monmouth.

Nelson embarcando en Sally, cerca de la entrada de Portsmouth, según un óleo de A. C. Gow. National Maritime Museum, Greenwich.



Victory quince capitanes, a los que comentó la táctica, el avance en dos líneas y que, en caso de que alguien se saliera de la formación, «no haría mal en abarlotarse a un navío enemigo».

«El toque de Nelson»

Nelson intentaba por todos los medios forzar a Villeneuve a entrar en combate, valiéndose de lo que él llamaba «el toque de Nelson». La clave era la confianza en sí mismo, que no dudaba en hacer ostensible en todo momento, y así escribió: «Cuando traté

de explicarles lo que era “el toque de Nelson” se comportaron como si hubieran recibido una descarga eléctrica. Todos estuvieron de acuerdo en que los tejados suelen tener goteras, aunque lo que tenía en mente era algo completamente nuevo, singular y muy sencillo.»

Todo consistió en sustituir el estrecho bloqueo de Collingwood, destinado a mantener a la flota enemiga en el puerto, por otro más leve para dejarla salir. De todos modos, las fragatas seguían patrullando por el horizonte, mientras cincuenta millas más afuera aguardaba Nelson con las «ocas blancas», según denominaba a los navíos de línea. No obstante, Villeneuve se vería obligado a salir del puerto por otro motivo. Napoleón le había dado la orden de hacerse a la mar y regresar al Mediterráneo. Poco después recibía la noticia de que iba a ser relevado del mando, y su sustituto, que estaba de camino, se encontraba ya en Madrid.

El 20 de octubre, Villeneuve salió de Cádiz con dieciocho navíos franceses y quince españoles, poniendo rumbo al sudoeste. Nelson, con sus veintisiete navíos de línea, no tenía prisa por entrar en acción y dedicó todo el resto del día y la noche siguiente a maniobrar hasta ponerse a barlovento de Villeneuve, cortándole así la posible retirada. Al amanecer del 21 de octubre, los primeros rayos del sol hicieron visibles las velas del enemigo y diez minutos después, Villeneuve, al avistar los navíos de Nelson, ordenó a sus navíos ponerse en línea de combate, al mismo tiempo que invertía el rumbo para gobernar al norte.

El viento era de poca intensidad y transcurrieron varias horas antes de que las unidades de ambas flotas estuvieran en formación de combate. La mañana fue muy larga. Los navíos de Nelson iban maniobrando con calma hasta formar dos líneas, con todas las velas en viento para llevar los voluminosos cascos hasta la temible línea de portas que se extendía hacia levante y cubría todo el horizonte, mientras se balanceaban como consecuencia del oleaje de un mar de color azul oscuro. A popa de los navíos británicos, las bandas tocaban marchas militares —*Rule Britannia* y *Heart of Oak*— y una vez las cubiertas estuvieron arranchadas para el combate, los marineros, con el cuerpo desnudo hasta la cintura, se pusieron a bailar danzas típicas, mientras se asomaban frecuentemente por las portas para insultar al adversario.

Nelson, con la calma propia de la seguridad que da saber que el momento decisivo ha llegado, recordó con humor que no sólo era el aniversario de la victoria conseguido por su tío Maurice en las Indias Occidentales, la cual se había celebrado siempre en la

familia, sino también el día de mercado de Burnham Thorpe.

A continuación, Nelson se dedicó a arreglar sus asuntos particulares. Firmó un documento, debidamente legalizado, dejando a lady Hamilton como legado al rey y a la nación. Poco antes del mediodía, al salir de la cámara por última vez Nelson no llevaba espada, algo inaudito en combate, aunque sí lucía en el lado izquierdo del pecho las cuatro estrellas de hidalguía que le convertían en un blanco muy destacado en caso de combate cuerpo a cuerpo. Thomas Hardy, capitán del buque insignia, le aconsejó que cambiara su guerrera por otra y, aunque Nelson coincidió en que sería muy prudente hacerlo, alegó no tener tiempo para ello, cuando cualquiera de los que estaban a su servicio podían habérsela traído en un instante.

Alguien ha considerado el hecho de la entrada en combate de Nelson, sin espada y luciendo además un uniforme tan destacado y fácilmente visible para los expertos tiradores enemigos, como una forma de suicidio a causa de los quebraderos de cabeza que le infringían Fanny y Emma. Sin embargo, esto no era propio de Nelson, quien evidentemente corrió un riesgo innecesario, quizá de forma inconsciente, aunque es probable que, a causa de su gran devoción, lo hiciera para poner su vida en manos de Dios, como expiación y acto de gratitud.

En la cámara estuvo escribiendo en el diario una plegaria, la mejor y la más serena que jamás había redactado. «Quiera el Omnipotente Dios, a quien adoro, conceder a mi país, y en beneficio de toda Europa en general, una victoria grande y gloriosa, de modo que ningún desacuerdo pueda empañarla y que después de ella la característica fundamental de la marina británica sea el humanitarismo. Personalmente, confío mi vida al Creador, cuya luz divina me da fuerzas para servir con fe a mi país. A él me someto, junto con la causa justa que me ha tocado defender. Amén, Amén, Amén.»

Una vez escrita la plegaria, Nelson pasó a ocuparse del combate que se avecinaba. Inmediatamente, ordenó izar en las drizas del *Victory* una bandera de gran colorido que decía: «Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber.»

Nelson ordenaría izar sólo otras dos señales y lo hizo al mismo tiempo. La primera fue para ordenar el inicio de la acción, y la otra para decir que las unidades fondearan antes de que oscureciera, consciente del peligro que representaban para una flota agotada por el combate el temporal de poniente que se avecinaba y los bajos del cabo Trafalgar.

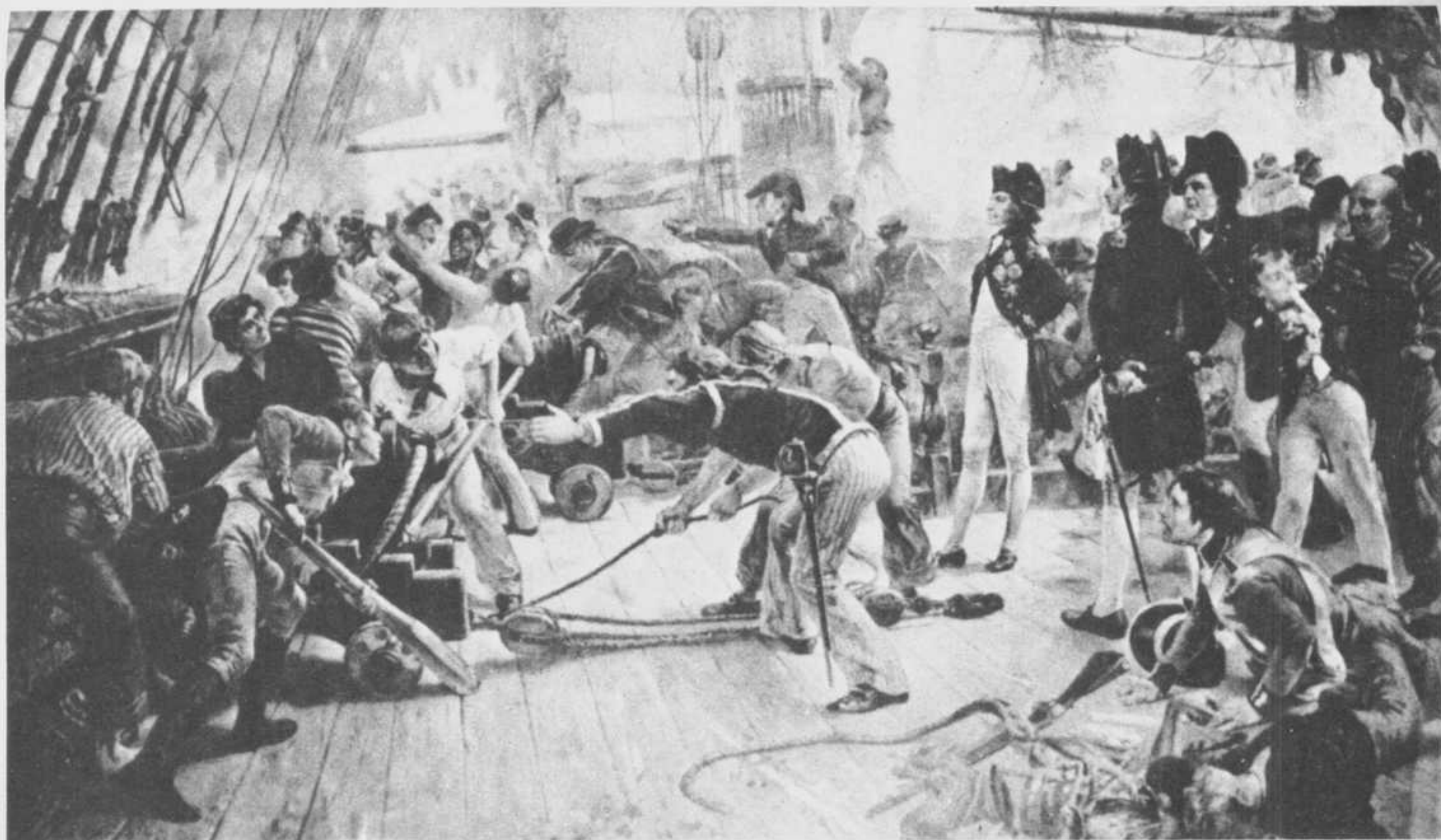
10. Trafalgar

La flota británica, formada en dos líneas, mandadas por Nelson y Collingwood respectivamente, llegó al alcance de la artillería del adversario y, como era de esperar, los navíos de cabeza sufrieron los devastadores efectos de un fuego concentrado. Poco después del mediodía, el *Victory* recibió las primeras andanadas, una de cuyas balas partió en dos al secretario de Nelson, que se encontraba junto a él en la cubierta del alcázar. Nelson había dicho a Hardy que eligiera el sitio más idóneo de la línea enemiga para romperla y, por casualidad, gobernó al *Victory* para hacerlo pasar entre el *Bucentaure* y el *Redoutable*.

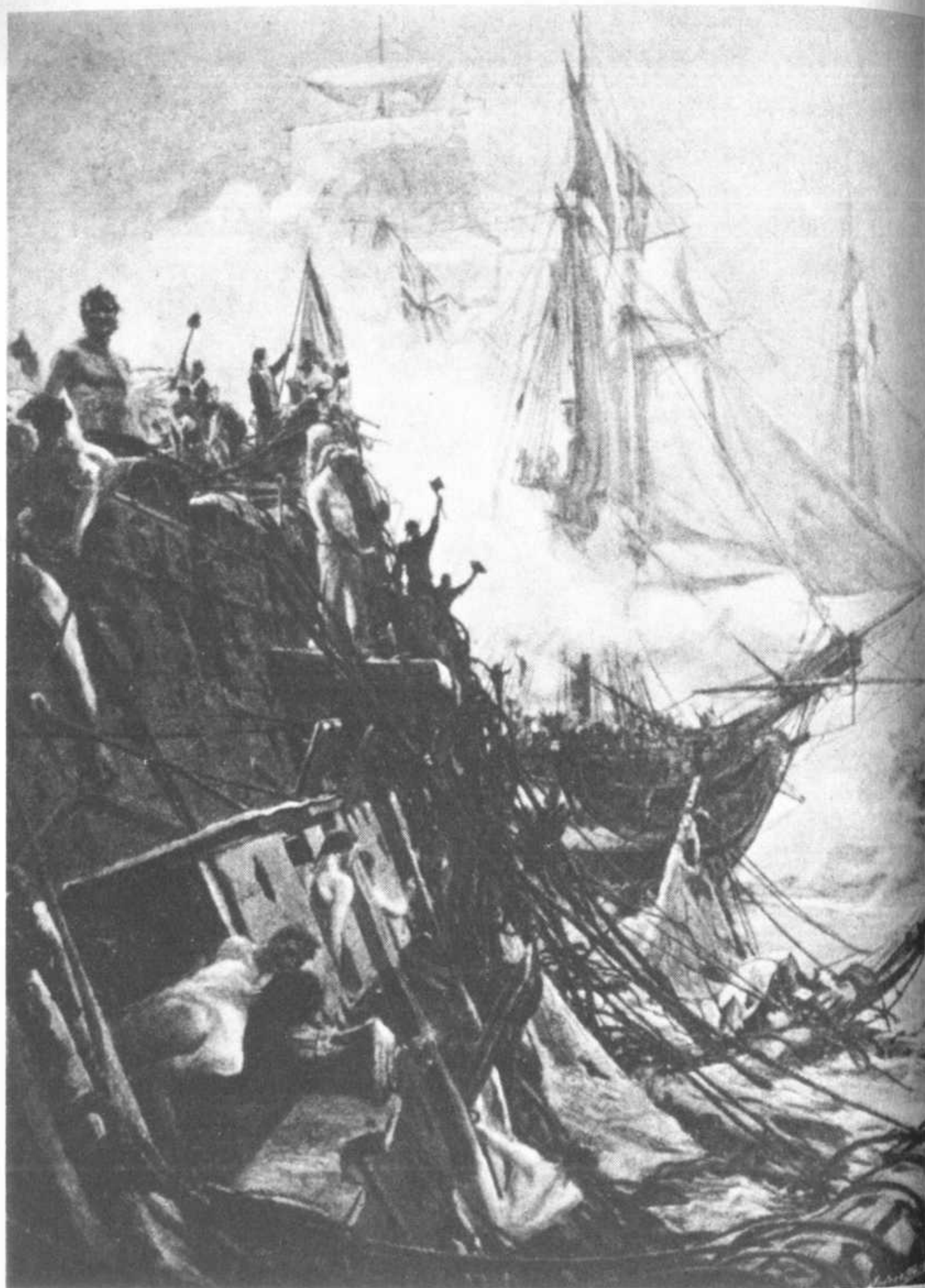
El *Bucentaure* era el navío insignia de Villeneuve y al pasar el *Victory* por su popa le descargó una andanada de sesenta cañones de ocho libras cargados con dos balas a través de la balconada, barriendo las cubiertas de extremo a extremo.

Simultáneamente, el *Victory* recibía una andanada del *Neptune*, mientras respondía disparando otra al *Redoutable*, sujetos ambos entre sí por las vergas y la jarcia y con las bocas de los cañones puestas casi a besar.

Por la popa del *Victory*, los demás navíos británicos iban entrando en combate tal y como Nelson había planeado. El centro de la batalla estaba concentrado en el *Victory*, y si la casualidad había llevado a Nelson a ponerse al lado del navío insignia de Villeneuve, por desgracia para él se trataba del navío de guerra francés mejor entrenado. El comandante Jean Jacques Lucas, del *Redoutable*, era un verdadero especialista en el combate a corta distancia, abordaje, lanzamiento de granadas y disparos de mosquete desde las cofas. En esta ocasión, los hombres apostados en ellas estaban haciendo estragos entre la gente de la cubierta superior del *Victory*, situada a escasamente cincuenta pies por debajo de ellos. En tierra, los vigías de servicio en las



Nelson Museum, Monmouth



La tripulación de un navío británico, prácticamente desmantelado, profiere gritos de júbilo animando a otro barco que le rebasa con el fin de atacar a la armada francoespañola, siguiendo el plan preestablecido por el almirante Nelson. Ilustración cedida por el Army and Navy Club.

Nelson, herido de muerte, es trasladado al sollado por la tribulación de su buque. ►
Boceto de J. Flaxman. Nelson Museum, Monmouth.

costas andaluzas y de Marruecos escucharon «un oscuro tronar procedente de más allá del horizonte y vieron una nube muy extraña, baja y de color gris elevarse como si se tratara de un montículo».

Nelson y Hardy paseaban juntos por el alcázar, hombro contra hombro, y con la única protección que ofrecía la densa humareda de los disparos. Durante media hora estuvieron andando arriba y abajo, pero en una ocasión, al llegar al punto donde daban la vuelta, Hardy observó que Nelson no iba con él; rápidamente dio vuelta, viendo al almirante de rodillas, y con la mano izquierda apoyada en cubierta. De un salto se puso a su lado. «Han acabado conmigo al fin, Hardy. Me han atravesado la columna vertebral.»



Victory Jan^m: 20th: 1804

My Dear Horatia

I send you a Watch
which I give you permission to wear
on Sundays, and on very particular
days when you are dressed and have
behaved exceedingly well and obedient
I have liked it and send it with the
affectionate Blessing of your
Nelson & Brother

Victory Jan^m: 20th: 1804

Manuscrito de una carta enviada por Nelson a su hija Horatia, desde el Victory, el 20 de enero de 1804. Nelson Museum, Mowmouth. Pese a las cariñosas cartas de Nelson, Horatia no supo nunca con certeza, o al menos no admitió saberlo, que él era su padre.

Mientras le trasladaban a la enfermería, situada en el sollado, Nelson se cubrió la cara con un pañuelo para no ser reconocido. Una vez abajo, le quitaron la ropa y al reconocerle, el cirujano Beatty se dio cuenta inmediatamente de la gravedad de la herida y de la imposibilidad de salvarle la vida.

La bala de un mosquete francés, disparado desde la cofa, le había penetrado por el hombro, atravesándole el pulmón, y se había alojado en la columna vertebral. A causa del dolor y del derrame interior, Nelson comprendió que la agonía iba a ser corta. «Dénle recuerdos míos a Lady Hamilton! ¡Dénselos tam-

bién a Horatia!», gritó, para seguidamente expresar a media voz el deseo de vivir media hora más.

Mientras Beatty y sus ayudantes le llevaban bebidas refrescantes, le abanicaban la cara y le friccionaban el pecho para reducir los dolores, Nelson podía escuchar como trepidaba el navío a cada andanada y los gritos de júbilo procedentes de las baterías situadas más arriba al ver que el enemigo arriaba bandera.

Hardy fue a verle, para darle la noticia de la victoria y explicarle que quince navíos enemigos, por lo menos, se habían rendido. «Esto va bien —musitó Nelson—, pero yo esperaba que fuesen veinte.» Entonces recordó a Hardy la orden de fondear después del combate y su preocupación por Emma, para terminar pidiéndole que le diera un beso de despedida. «Ahora estoy satisfecho —dijo—. Con la ayuda de Dios he cumplido con mi deber.»

Seguidamente se dirigió al capellán y le dijo: «Doctor, no he sido muy pecador»; y añadió: «Recuerde que lego a lady Hamilton y a mi hija Horatia a mi país. No se olvide nunca de Horatia.»

Luego, musitó aún, «aire, aire» y «frote, frote», para seguidamente caer inconsciente. El 21 de octubre de 1805, a las cuatro y media de la tarde, casi tres horas después de haber sido herido, Nelson falleció.

La noticia de su muerte se difundió rápidamente por todas las unidades de la flota británica y al enterarse de ello un marinero escribió: «Jamás le había visto y por ello me siento a la vez apenado y satisfecho; estoy seguro de que me habría gustado verle. Pero todos los hombres de este navío que le han visto no hacen más que secarse los ojos y llorar desde que murió. ¡Qué Dios lo tenga en su seno! Hombres que lucharon como fieras ahora están llorando como si fueran criadas.»

La victoria, aunque representó la destrucción o captura de dos tercios de la flota enemiga, sin que los ingleses perdieran un sólo navío, poniendo fin, además, a la amenaza de invasión de Inglaterra y asegurando la supremacía marítima británica durante más de un siglo, quedó ensombrecida por la muerte de Nelson.

La noticia del fallecimiento de Nelson produjo una explosión de dolor espontáneo y una aflicción tal que no volvería a repetirse hasta el asesinato del presidente Kennedy un siglo y medio después.

El navío insignia trasladó los restos de Nelson a Inglaterra donde fueron objeto de un gran funeral. La gratitud de la nación se volcó en su hermano clérigo y, en menor grado, en Fanny, que iba a sobrevivirle durante veinticinco años, uno más que su hijastro Josiah. En cambio, Emma Hamilton cayó en el olvido,



falleciendo en Calais unos diez años después, atendida sólo por su solícita hija, en la más completa miseria, a causa de sus extravagancias y la afición por la bebida. Horatia, por su parte, se casó con un clérigo y tuvo muchos hijos. Murió a la edad de ochenta y un años, sin que en ningún momento estuviera segura de ser hija de Nelson. La evidencia de ello surgiría en las cartas de Nelson a Emma, publicadas a fines del siglo pasado.

Antes de poner el cuerpo de Nelson en una caja de plomo llena de aguardiente y luego en el ataúd hecho con la madera del palo del navío *L'Orient*, se le hizo la autopsia. Esta reveló que, a pesar de su aparente condición enfermiza, tenía los órganos vitales «más propios de un joven que de un hombre maduro» y con «la evidencia de que hubiera podido vivir hasta una edad muy avanzada».

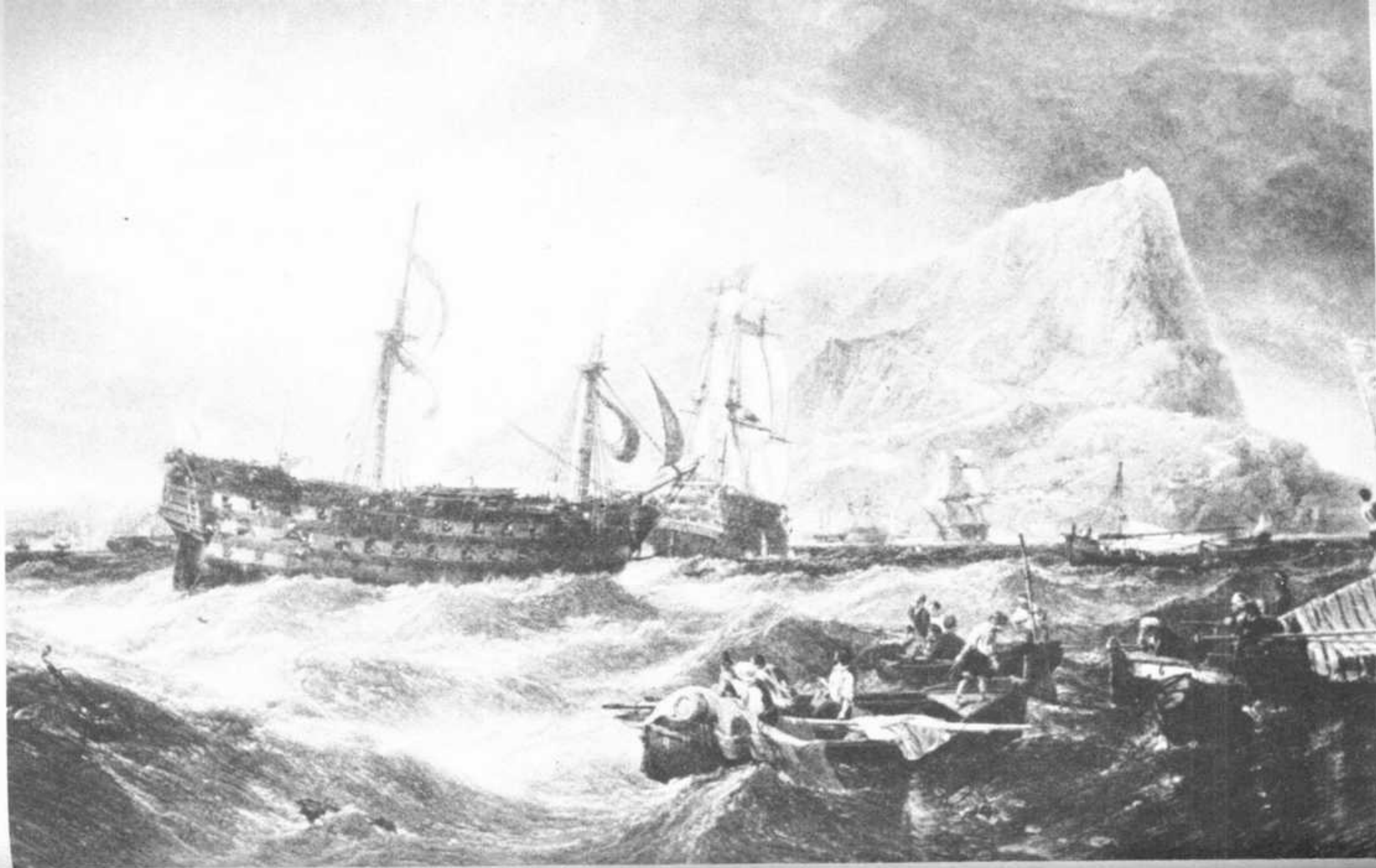
La extraordinaria muestra de dolor que conmovió al país debido a la muerte de Nelson se manifestó en el incontable número de monumentos, retratos, bustos, porcelana decorada, cajas de rapé y poemas que aparecieron en su honor.

*Nelson procuraba, aunque en vano,
el enfrentamiento con las flotas de Francia y España;
cuando al fin lo logró, las destrozó de una embestida,
ipagando con su vida tal hazaña!
Igual que vivió, así cayó el héroe,
quedando el francés a sus pies tendido,
la flota enemiga convertida en ruina y pira
y el tridente inglés al frente de los mares del mundo.
Luego, rodeado de fuego y con laurel coronado,
al escuchar los gritos de victoria, expira.*

«Cuando Nelson falleció —escribió el poeta Coleridge—, parecía como si nadie se sintiera extraño ante otro: todo el mundo sentía la misma aflicción.»

El papel desempeñado por Nelson fue extraordinario. Gracias a él Gran Bretaña ostentó la supremacía en el mar, que no sería puesta en duda seriamente hasta 1914. Y aunque no tuvo la oportunidad de practicar la guerra total, sí impuso la idea de la victoria total en la guerra. En la marina su influencia permanece

◀ La muerte de Nelson, por Benjamin West. National Maritime Museum, Greenwich. El artista, sabiendo lo mucho que gustaba a Nelson su cuadro titulado *La muerte de Wolfe le había prometido pintar para él uno similar. Al final, West cumplió su palabra.*



viva. El fue quien enseñó a los oficiales a utilizar la imaginación y la iniciativa, al mismo tiempo que establecía un nuevo criterio de profesionalidad y de humanitarismo.

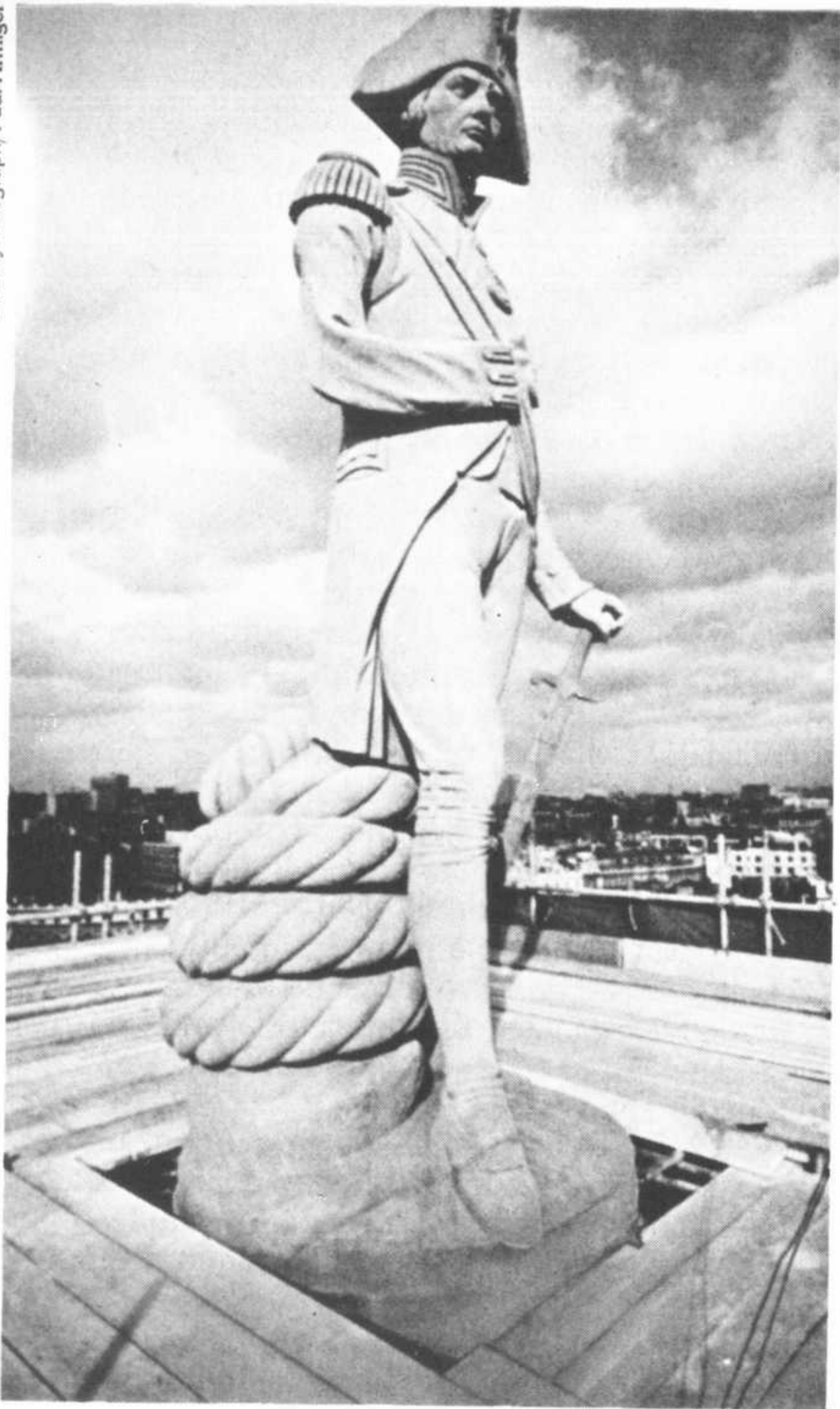
Sin embargo, Nelson fue mucho más que un héroe británico. Pasó más de la mitad de su vida en el extranjero, donde mantuvo un estrecho contacto con los aliados y enemigos europeos; igualmente fue más feliz en las cortes de Nápoles y Palermo que en la de St. James, y llegada la hora final no pidió la victoria británica sino «que beneficiara a Europa en general».

El pueblo británico le considera «el Héroe» y realmente fue un hombre extraordinario con las debilidades propias de todo ser humano. Su recuerdo permanece totalmente vivo, debido a las múltiples facetas de su carácter, que da la impresión de pertenecer a un hombre moderno. Es decir, a pesar de ser un producto del siglo XVIII, hoy en día, en pleno siglo XX, se comportaría perfectamente. Por esta razón, no es ninguna incongruencia imaginarle, por ejemplo, apareciendo por televisión o explicando a sus oficiales la importancia militar del espacio.

Nelson fue el introductor de unas teorías que arrinconaron todo lo anterior. De los innumerables epitafios compuestos en su honor, el más expresivo es, sin duda, el que le dedicó Joseph Conrad, otro hombre de mar, al decir: «Nelson no se limitó a comprender lo que era la gloria de la marina, sino que en pocos años revolucionó la estrategia y la táctica del combate naval, hasta llegar al verdadero concepto de la victoria en sí misma. Introdujo también el heroísmo en el concepto del deber. Verdaderamente, es un temible antecesor.»

Todo esto es recordado por los oficiales de la marina británica en el aniversario de Trafalgar, cuando brindan por «el recuerdo inmortal» en el acto de rigor. No es preciso explicar de quién es el recuerdo al cual se rinde honor, de la misma manera que las tabernas de Norfolk, aún hoy día, tampoco necesitan decir el motivo por el cual llevan el nombre de *El Héroe*.

◀ *El Victory, prácticamente desarbolado, es remolcado hacia Gibraltar, llevando a bordo los restos mortales de Nelson. Cuadro de Clarkson Stanfield. National Maritime Museum, Greenwich.*



Monumento erigido a Nelson, realizado por E. H. Bailey en 1843. La estatua tiene una altura de cinco metros y medio y está esculpida en piedra de Grigleith.

Llegada a la catedral de San Pablo del féretro que contenía el cuerpo sin vida de Nelson. Los extremos del carruaje que lo transportaba reproducían la proa y la popa del Victory. Cuadro de C. A. Pugin. National Maritime Museum, Greenwich.



Cronología

- 1758 29 de septiembre: Nace Horatio Nelson en Burnham Thorpe, Norfolk.
- 1767 26 de diciembre: fallece Catherine Nelson, su madre.
- 1771 Marzo: Horatio embarca por primera vez en el navío *Raisnable*, en Chatham.
- 1773 Expedición al Artico.
- 1775 19 de febrero: Nelson entra en combate por primera vez a bordo del *Seahorse*.
- 1780 Ataque anfibio a las posesiones españolas de Nicaragua.
- 1783 Nelson visita Francia y se enamora en St. Omer.
- 1784 18 de marzo: toma el mando de la fragata *Boreas*.
- 1785 En la isla de Nevis, Nelson conoce a Frances (Fanny) Nisbet.
- 1787 11 de marzo: Nelson y Fanny Nisbet se casan en Nevis.
- 1788 Nelson regresa a Burnham Thorpe donde estará a media paga durante cinco años.
- 1793 30 de enero: Nelson es encargado del mando del navío de 64 cañones *Agamemnon*.
Septiembre: conoce a sir William y lady Hamilton, en Nápoles.
- 1794 19 de abril: Nelson es herido, y pierde la visión del ojo derecho, en el asedio de Calvi.
- 1795 13 de marzo: Nelson se distingue en la acción contra el *Ça Ira*.
- 1797 14 de febrero: en el combate de cabo San Vicente, Nelson desobedece la orden de no abandonar la formación de batalla y divide a la española en dos, facilitando al almirante Jervis la consecución de una resonante victoria.
24 de julio: Nelson pierde el brazo derecho en el desastroso ataque a Tenerife.

-
- 1798 Expedición de Bonaparte a Egipto y destrucción de la flota francesa en Abukir.
22 de septiembre: Nelson regresa a Nápoles donde es objeto de un gran recibimiento por la corte y los Hamilton.
Noviembre: a instancias de Nelson, el rey Fernando de Nápoles lanza un desastroso ataque contra Roma.
Diciembre: La flota de Nelson evacua la corte de Nápoles a Palermo.
- 1799 Junio y julio: Nelson regresa a Nápoles y, bajo su protección, los monárquicos inician la represión de los revolucionarios.
- 1800 Nelson recorre Europa con los Hamilton, durante el viaje de retorno a Inglaterra, y a su llegada sostiene una reunión muy tensa con su esposa.
- 1801 Enero: el matrimonio Nelson se separa y nace Horatia, hija suya y de Emma Hamilton.
2 de abril: Nelson destruye la flota danesa en Copenhague, haciendo caso omiso de la orden de retirada del almirante.
Agosto: fracasa el ataque de Nelson a Boulogne.
Octubre: Nelson y Emma Hamilton inician un periodo de dos años y medio de vida tranquila y social en Merton.
- 1803 6 de abril: fallece sir William Hamilton.
Mayo: Nelson iza su gallardete de mando en el *Victory*, como comandante en jefe de la flota del Mediterráneo, e inicia el bloqueo de Tolón.
- 1805 Enero: Villeneuve escapa de Tolón, siendo perseguido por Nelson hasta las Indias Occidentales.
20 de agosto: Nelson regresa a Merton, permaneciendo veinticinco días en Inglaterra.
21 de octubre: Nelson destruye la flota francoespañola en Trafalgar y fallece en la acción.
- 1806 Solemne funeral de Nelson en la catedral de San Pablo, en Londres.

Testimonios

Robert Southey

La muerte de Nelson fue sentida en Inglaterra como algo más que una calamidad pública; los hombres se estremecían al oír la noticia, palideciendo, como si les comunicaran la pérdida de un fiel amigo. Se nos arrancaba súbitamente un objeto de nuestra admiración y afecto, de nuestro orgullo y nuestras esperanzas; y parecía como si nunca hubiéramos sabido hasta entonces cuán profundamente lo queríamos y lo venerábamos. Este dolor apenas tuvo en cuenta lo que el país había perdido con su gran héroe naval, el más grande de los nuestros y de todos los tiempos pasados. Había desempeñado tan perfectamente su papel, que tras la batalla de Trafalgar pudo considerarse que la guerra marítima tocaba a su fin...
(*Nelson*, 1813)

Benito Pérez Galdós

—Pero ustedes no habrán sufrido menos que nosotros. Nuestros enemigos [los ingleses] habrán tenido pérdidas de consideración.

—Una sobre todo irreparable —contestó el inglés con tanta congoja como la de don Alonso—. Hemos perdido el primero de nuestros marinos, al valiente entre los valientes, al heroico, al divino, al sublime almirante Nelson.

Y con tan poca entereza como mi amo, el oficial inglés no se cuidó de disimular su inmensa pena: cubrióse la cara con las manos y lloró, con toda la expresiva franqueza del verdadero dolor, al jefe, al protector y al amigo.

Nelson, herido mortalmente en mitad del combate, según después supe, por una bala de fusil que le atravesó el pecho y se fijó en la espina dorsal, dijo al capitán Hardy: «Se acabó; al fin lo han conseguido.» Su agonía se prolongó hasta el caer de la tarde; no perdió ninguno de los pormenores del combate, ni se extinguió su genio de militar y de marino sino cuando la última fugitiva palpitación de la vida se disipó en su cuerpo herido. Atormentado por horribles dolores, no dejó de dictar órdenes, enterándose de los movimientos de ambas escuadras, y cuando se le hizo saber el triunfo de la suya, exclamó: «¡Bendito sea Dios; he cumplido con mi deber!»

Un cuarto de hora después expiraba el primer marino de nuestro siglo.
(*Trafalgar*, 1873)

Renalt Capes

¿Qué quiere decir [la frase «el toque de Nelson»]? Acaso su significado real consiste en su certeza, en el poder que tenía de inspirar a cuantos le encontraban la imposibilidad de fracaso en cualquier cosa que intentase; en cuanto un plan llevaba su sello, la historia estaba ya hecha antes del acontecimiento. Siempre fue

sencillo en su estrategia: no eran para él los sutiles laberintos del político maestro. Veía la meta deseada con claridad y sin esfuerzo, y con la misma sencillez vislumbraba los medios de alcanzar el objetivo. En este claro pensar sobrepuja muchísimo a cualquier otro jefe, anterior o posterior a él. Es posible que ni siquiera reconociese los intrincados problemas que se presentaban en su camino; tenía siempre los ojos fijos en el camino derecho que estaba ante él. En el mar, era su mente tan sencilla como débilmente tortuosa era en la tierra firme y, sin vacilar ni dudar, iba siempre adelante, pisando el rayo de sol que le guiaba, sin torcerse, a la perfección militar.

(*El almirante Nelson*, 1947)

David Harris

[Nelson] fue mucho más que un simple comandante que elaboró tácticas brillantes. Fue un verdadero líder de hombres, y de hombres de toda condición, porque los sencillos marineros confiaban en él y le veneraban tanto como sus oficiales. A su vez, sus tripulaciones gozaron siempre de su confianza. Ninguno de los oficiales que se encontraron bajo su mando pudieron quejarse nunca de haber tenido que entrar en acción sin conocer los planes y los objetivos de su comandante, a cuya capacidad táctica se debieron todos sus éxitos. Se ha dicho que era un hombre superficial, vanidoso y egoísta. Pero éstos son defectos comunes a todos los genios.

(*Enciclopedia Britannica*, 1967)

Juan Gil-Albert

Han existido idilios, el de Nelson y la Hamilton, cuyo conjunto rivaliza en emoción, atrevimiento y plasticidad con la más amañada epopeya de amor. Estas dos criaturas parecen estar en el mundo para ofrecernos, de la manera más verídica-mente inverosímil, ese espectáculo azaroso y eterno —¿eterno?, ¿no será más bien de una romántica modernidad?— del hombre y la mujer unidos voluntariamente por la adversidad y la gloria, en medio de un fuerte oleaje de intereses, convencionalismos, mojigatería y rígidas estructuras estatales. Son, posiblemente, la «pareja», tal como le es dado conferirla al hombre de hoy cuando no ha sucumbido, ya sin remisión, a la domesticidad laboriosa. El, sellado por un alto destino de héroe, con el ímpetu orientado de quien ha sabido dar cauce efectivo a las nebulosas aventuras amontonadas sobre el imán de su alma: ídolo de un pueblo, pertenece a esa raza de hombres a quienes la adversidad mira con respeto y sobre cuyos laureles se agita siempre la lívida envidia, como una enamorada más, apostándose, en las encrucijadas del peligro, para regar las alas en flor del descuido altanero. Ella, el anónimo que resplandece súbito de la materia; la belleza sonámbula del arroyo.

(*Breviarium vitae*, 1979)

Bibliografía

BRAVETTA, H.: *Nelson*. Barcelona, Iberia, 1943.

CABAL, J.: *Nelson, vida sentimental*, 1944.

CAPES, R.: *Nelson*. Barcelona, Grijalbo, 1974.

DEL RIO SANZ, J.: *Nelson*, 1943.

MONSARRAT, N.: *El marino maldito*. Madrid, Ultramar Editores, 1980 (biografía novelada).

RAWSON, G.: *Nelson's Letters*, 1960.

SOUTHEY, R.: *Nelson*. México, Fondo de Cultura Económica, 1984.

BIBLIOTECA SALVAT DE GRANDES BIOGRAFIAS

1. **Napoleón**, por André Maurois. Prólogo de Carmen Llorca.
2. **Miguel Angel**, por Heinrich Koch. Prólogo de José Manuel Cruz Valdovinos.
3. **Einstein**, por Banesh Hoffmann. Prólogo de Mario Bunge.
3. **Bolívar**, por Jorge Campos. Prólogo de Manuel Pérez Vila. (2.ª serie.)
4. **Gandhi**, por Heimo Rau. Prólogo de Ramiro A. Calle.
5. **Darwin**, por Julian Huxley y H. B. D. Kettlewell. Prólogo de Faustino Cordón.
6. **Lawrence de Arabia**, por Richard Perceval Graves. Prólogo de Manuel Díez Alegría.
7. **Marx**, por Werner Blumenberg. Prólogo de Santos Juliá Díaz.
8. **Churchill**, por Alan Moorehead. Prólogo de José M.ª de Areilza.
9. **Hemingway**, por Anthony Burgess. Prólogo de Josep M.ª Castellet.
10. **Shakespeare**, por F. E. Halliday. Prólogo de Lluís Pasqual.
11. **M. Curie**, por Robert Reid. Prólogo de José Luis L. Aranguren.
12. **Freud (1)**, por Ernest Jones. Prólogo de C. Castilla del Pino.
13. **Freud (2)**, por Ernest Jones.
14. **Dickens**, por J. B. Priestley. Prólogo de Juan Luis Cebrián.
15. **Dante**, por Kurt Leonhard. Prólogo de Angel Crespo.
16. **Nietzsche**, por Ivo Frenzel. Prólogo de Miguel Morey.
17. **Velázquez**, por Juan A. Gaya Nuño. Prólogo de José Luis Morales Marín.
18. **Pasteur (1)**, por René J. Dubos. Prólogo de Pedro Laín Entralgo.
19. **Pasteur (2)**, por René J. Dubos.
20. **Luis XIV**, por Ragnhild Hatton. Prólogo de Víctor L. Tapié.
21. **Bolívar**, por Jorge Campos. Prólogo de Manuel Pérez Vila.
21. **Einstein**, por Banesh Hoffmann. Prólogo de Mario Bunge. (2.ª serie.)
22. **Russell**, por Ronald Clark. Prólogo de Jesús Mosterín.

23. **Rembrandt**, por Christopher White. Prólogo de Josep Guinovart.
24. **Julio César**, por Hans Oppermann. Prólogo de Agustín García Calvo.
25. **García Lorca**, por José Luis Cano.
26. **Edison**, por Fritz Vögtle. Prólogo de Manuel Toharia.
27. **Verdi**, por Charles Osborne. Prólogo de José Luis Téllez.
28. **Chaplin**, por Wolfram Tichy. Prólogo de Carlos Barbáchano.
29. **Dostoyevski (1)**, por Henri Troyat. Prólogo de Joaquín Marco.
30. **Dostoyevski (2)**, por Henri Troyat.
31. **Falla**, por Manuel Orozco.
32. **Van Gogh**, por Herbert Frank.
33. **Sartre**, por Walter Biemel.
34. **Buda**, por Maurice Percheron. Prólogo de Alfredo Fierro.
35. **Byron**, por Derek Parker. Prólogo de Pere Gimferrer.
36. **Juan XXIII**, por José Jiménez Lozano.
37. **Casals**, por Josep M. Corredor. Prólogo de Enric Casals.
38. **Lope de Vega**, por Alonso Zamora Vicente. Prólogo de Alonso Zamora Vicente.
39. **Rousseau**, por Sir Gavin de Beer. Prólogo de Manuel Pérez Ledesma.
40. **Galileo**, por Johannes Hemleben. Prólogo de Víctor Navarro.
41. **A. Machado**, por José Luis Cano. Prólogo de Mátyás Horányi.
42. **Garibaldi**, por Andrea Viotti. Prólogo de Santiago Perinat.
43. **E. A. Poe**, por Walter Lennig.
44. **Lorenz**, por Alec Nisbett.
45. **Juárez**, por Ivie E. Cadenhead. Prólogo de Fernando Benítez.
46. **Kepler**, por Arthur Koestler.
47. **Nelson**, por Tom Pocock. Prólogo de Laureano Carbonell.



The Doctor

<http://thedoctorwho1967.blogspot.com.ar/>

<http://el1900.blogspot.com.ar/>

<http://librosrevistasinteresesanexo.blogspot.com.ar/>



NELSON

El almirante Nelson se ha convertido con justicia en el prototipo del héroe para los ingleses. Gracias a él, Gran Bretaña ostentó la supremacía en el mar durante mucho tiempo, y con su valor y su genio se escribieron algunas de las páginas más brillantes de la historia de su patria. Sin embargo, Nelson fue mucho más que un héroe británico. Pasó más de la mitad de su vida fuera de su país y mantuvo estrechos contactos con sus aliados y enemigos europeos, granjeándose un respeto y admiración unánimes.

Tom Pocock sigue en esta obra las huellas del héroe de Trafalgar a través de sus más importantes hazañas, a la vez que expone las aportaciones geniales del estratega naval y relata las peripecias familiares y amorosas de un hombre profundamente humanitario.

NELSON TOM POCO

NELSON

TOM POCO

47

SALVAT

BIBLIOTECA SALVAT DE
GRANDES BIOGRAFIAS

