

LA SUBLIME DESOBEDIENCIA DE NELSON EN COPENHAGUE

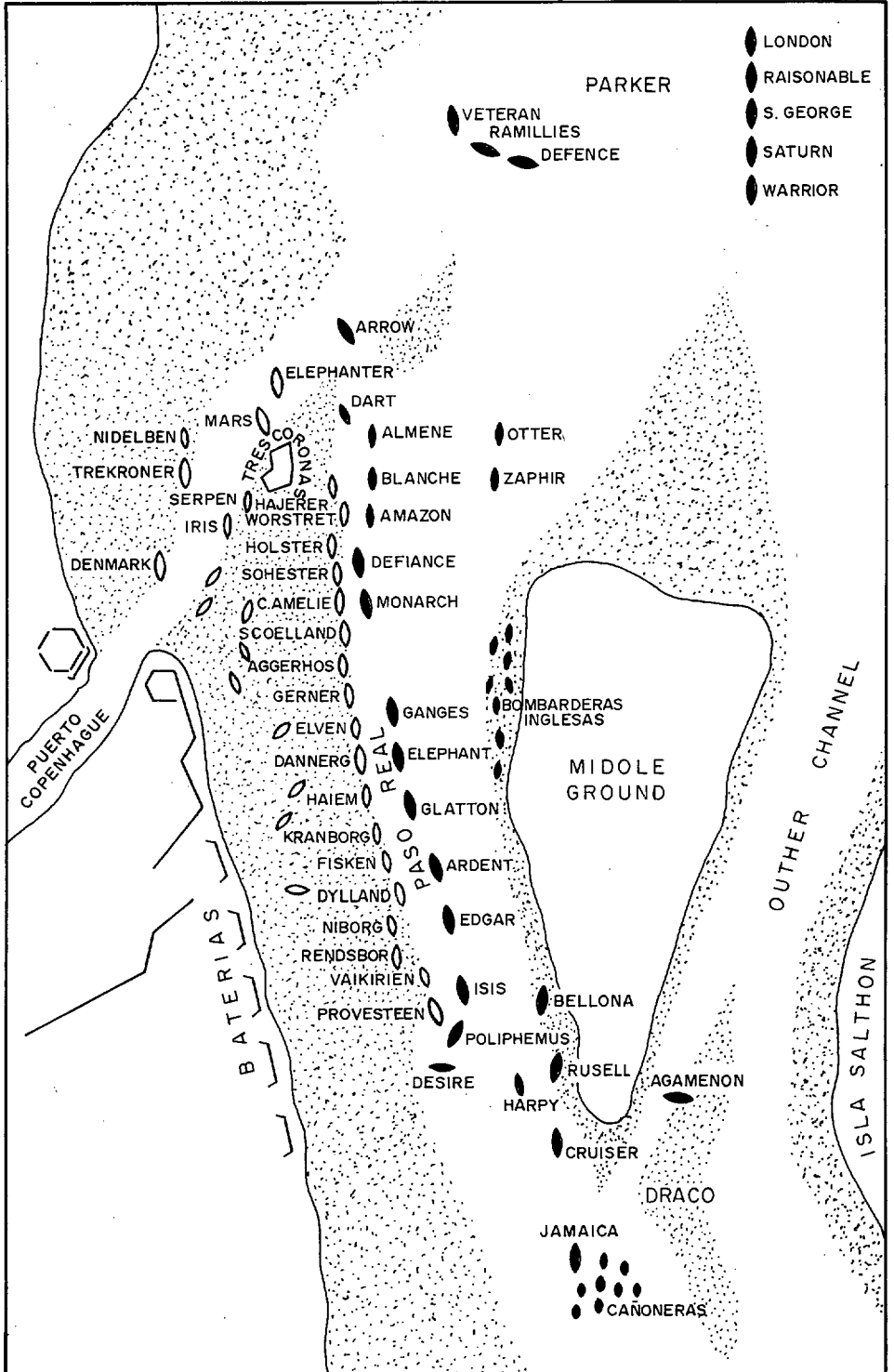
José Luis ALCOFAR NASSAES

Durante el siglo XVIII, Gran Bretaña, que había conseguido el dominio del mar, fue sentando las bases de su tiranía marítima, doblegando los derechos de las demás naciones, con una soberbia que se hizo aún más dura en sus guerras contra Napoleón, al establecer un bloqueo que afectaba a todas las naciones de Europa. Su Marina había logrado tal grado de eficiencia que resultaba vencedora en todos los combates, aun cuando los libraba en condiciones de inferioridad. De sus almirantes el más genial fue sin duda Horacio Nelson, Duque de Bronté, Conde de Nelson y Barón del Nilo, que unió a sus extraordinarias dotes guerreras el acierto de transformar aquellas dotaciones, dominadas por el miedo y el rencor hacia sus oficiales, en *una reunión de hermanos* —como él mismo escribía—, gracias a su ejemplo personal, a la generosidad de su comportamiento y a su maravilloso concepto del compañerismo.

Aunque Inglaterra logró durante aquellos años las mayores victorias navales, posiblemente es en el ataque a Copenhague donde queda más patente, tanto el indomable espíritu de Nelson, su valor, personalidad y seguridad en sí mismo, como la actitud de la Gran Bretaña, dispuesta a cortar de raíz cualquier intento que pudiera amenazar su preponderancia, recurriendo a las armas o dictando unilateralmente las leyes. A partir de entonces surgió la palabra *copenhaguear* para aplicarla a la destrucción de una flota neutral sin declaración de guerra, si entrañaba un peligro para la supremacía inglesa. De esta forma, a principios del presente siglo, se consideró la posibilidad de *copenhaguear* a la naciente escuadra del Kaiser



Sir Hyde Parker.

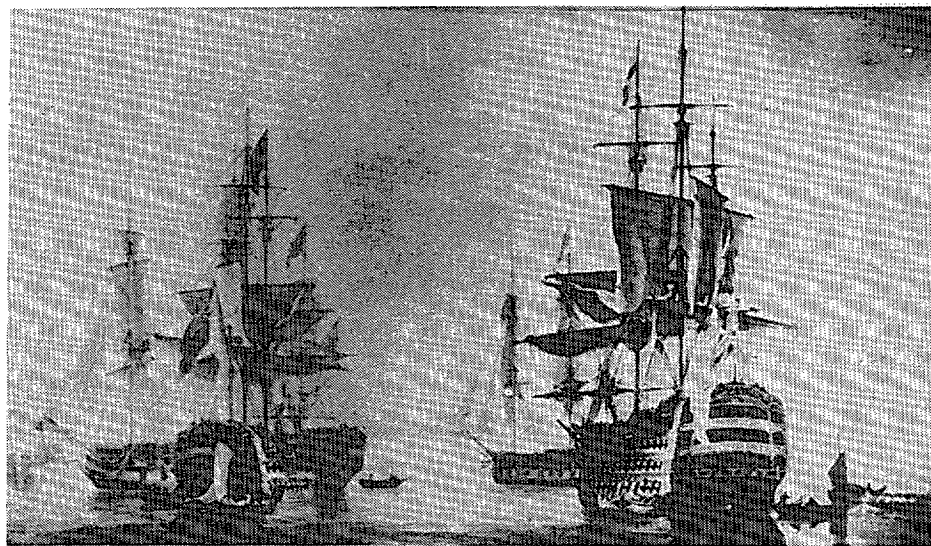


y, más tarde, se *copenhagueó* efectivamente a los buques franceses, ya neutrales, durante la II Guerra Mundial.

Tras la derrota de Hohenlinden, Austria tuvo que pedir la paz, quedando Inglaterra sola en su discontinua situación de guerra contra Francia y su aliada España. Su reacción fue la de endurecer el bloqueo marítimo, lo que produjo unas relaciones muy tensas con las naciones neutrales que veían su soberanía y derechos vejados continuamente. Tal ocurrió, por ejemplo, en el incidente con la fragata danesa *Freja* (capitán Krabbg) que convoyaba a seis de sus mercantes, siendo todos apresados tras lucha por una flotilla inglesa en aguas de Ostende. Otros apresamientos similares de barcos suecos y prusianos se sucedieron en las costas del Mar del Norte, siendo conducidos a puertos británicos donde se decomisaba su cargamento.

La neutralidad armada.

Al iniciarse el siglo, el Zar de Rusia Pablo I —que detestaba a los ingleses— empezó a considerar la posibilidad de llegar a un entendimiento con Napoleón. Este, para ganarse su amistad, liberó a los prisioneros rusos que tenía y le ofreció la soberanía de la isla de Malta, a la que Pablo podía acceder por haber sido nombrado Gran Maestre de la Orden. Poco después



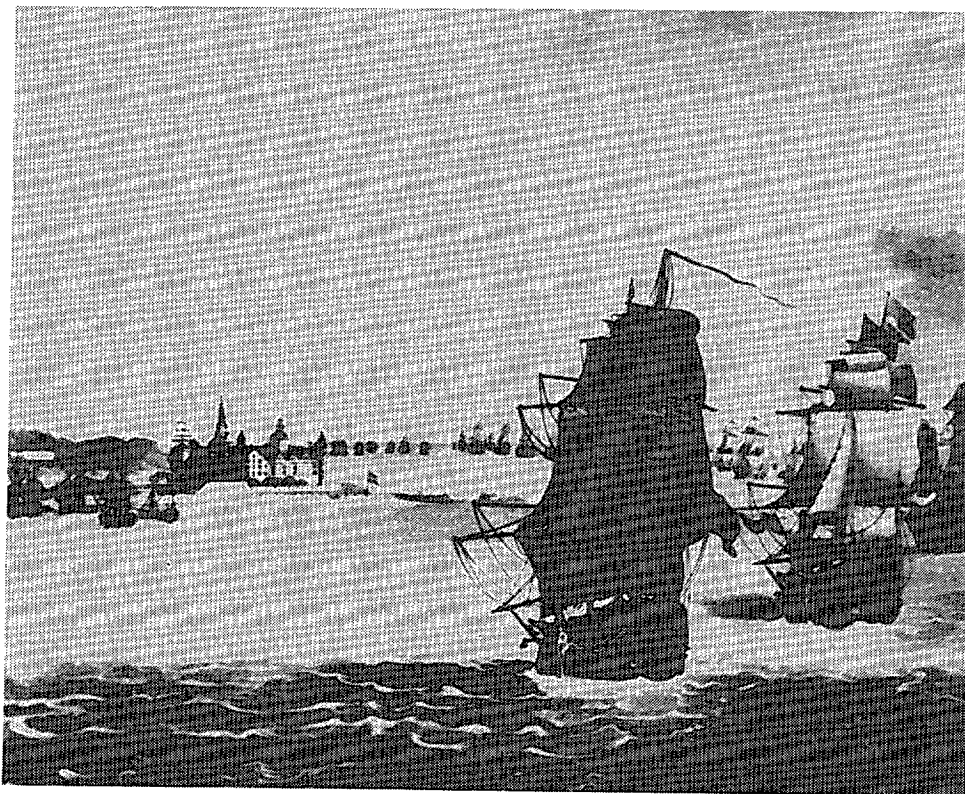
Barcos que arbolaron la insignia de Nelson: a la izquierda, el *Agamenon*, el *Elephant* y el *Vanguard*. A la derecha el *Captain* y el *Victory*. (Cuadro de Nicholas Pocock. (Museo de Greenwich.)



Nelson reunía a sus capitanes antes del combate para comentarles ampliamente sus órdenes. En la ilustración aparece discutiendo sus planes antes de la batalla de Trafalgar.

los ingleses ocupaban esta isla desentendiéndose de sus pretensiones, por lo que el Zar decidió tomar represalias secuestrando los bienes ingleses en Rusia, embargando unos trescientos barcos de esta nacionalidad que se encontraban en sus puertos y concibiendo la idea de crear una Liga de las Naciones Neutrales que se veían dañadas en su comercio a causa del bloqueo inglés. El 16 de diciembre de 1801, Rusia y Suecia firmaron en San Petersburgo un acuerdo que fue llamado de *Neutralidad Armada*, al que poco después se adherían Dinamarca y Prusia. Mediante esta alianza las potencias firmantes se declaraban neutrales pero proclamaban su propósito de defender, incluso con las armas, los siguientes principios fundamentales: los barcos mercantes tendrían derecho a efectuar tráfico costero y colonial con las naciones beligerantes: la bandera neutral cubriría la mercancía, siempre que no se tratara de contrabando de guerra; los materiales de construcción naval no serían considerados como contrabando de guerra; los beligerantes no podrían ejercer el derecho de visita a un mercante neutral que navegase con la escolta de sus barcos de guerra y, finalmente, el bloqueo, para ser aceptado, debería ser efectivo, realizado por barcos situados sobre las costas y puertos bloqueados y no solamente nominal.

Estas pretensiones no podían ser aceptadas por la Gran Bretaña, que ejercía en todos los mares —incluso en el Pacífico y el Indico— una absoluta tiranía sobre el tráfico mercantil, que había enriquecido a sus marinos y co-



La flota inglesa, remontando el Sund, pasa por delante de la fortaleza de Elsinør.
(Aguatinta de Nicolás Pócock.)

mercantes. Por ello, los nuevos ministros ingleses Hawkesbury y Addington, no regatearon esfuerzos para desorganizar aquella coalición de neutrales, dispuestos incluso a emplear las armas. Sólo la *Neutralidad Armada* podía inquietar a la Gran Bretaña, ya que Rusia disponía de unos 40 navíos en el Báltico, de los que podía armar entre 12 y 18, Suecia tenía 12 (8 operativos) y 10 Dinamarca, de los que sólo 4 ó 5 estaban en condiciones de navegar. Aunque llegasen a juntar sus escuadras, éstas serían muy inferiores a las inglesas, que contaban con un centenar de navíos en servicio, aparte de otros tantos desarmados en sus arsenales. Por otra parte, los ingleses, acostumbrados a batirse contra franceses y españoles, tenían tal superioridad técnica y una instrucción tan envidiable, que les permitía desdeñar a los bisoños marinos de guerra bálticos. Pero si se tenía que combatir, debía hacerse con la mayor rapidez, venciendo uno a uno a los neutrales coaligados, en lugar de esperar a que uniesen sus fuerzas. Para ello, quedó dispuesta en

Yarmouth una poderosa escuadra destinada a operar en el Báltico, a las órdenes del viejo almirante Sir Hyde Parker, hombre que se había enriquecido grandemente en el curso de su carrera y que acababa de casarse con una joven a la que llevaba treinta años, lo que había producido cierto regocijo entre sus hombres.

Las prisas de Nelson.

Tras haber dejado resuelta la situación en Sicilia y Nápoles, Nelson regresó a Inglaterra, desembarcando en Yarmouth el 6 de noviembre de 1800. Se encontraba cansado y en un momento difícil de su vida, roto su matrimonio y siendo los Hamilton sus compañeros de viaje, lo que era motivo de

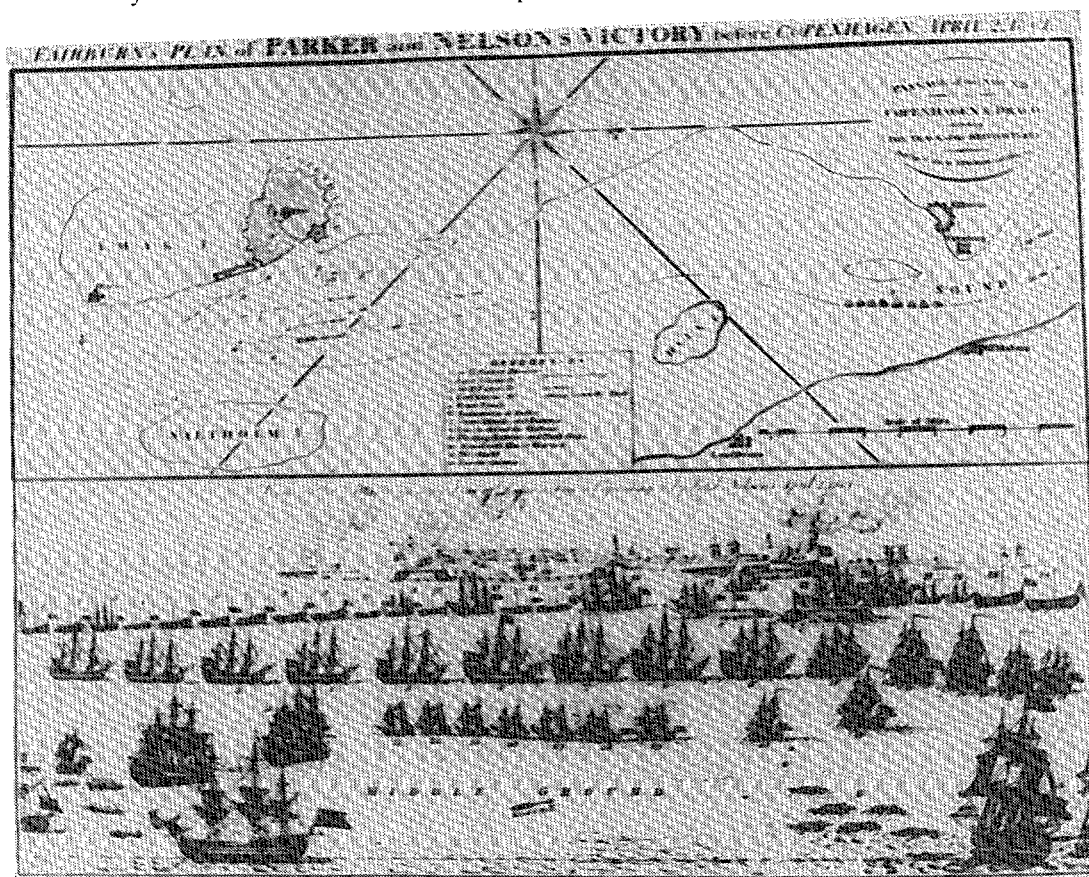


Ilustración publicada por J. Fairburn tres semanas después del ataque a Copenhague. Puede verse la ruta de Parker y su paso por el Sound hacia la capital danesa.

murmuración y escándalo. Tras tanto tiempo de servir en el Mediterráneo, encontraba duro el clima de su patria y sufría una infección en los ojos, por lo que estaba casi decidido a abandonar el servicio. Sin embargo, poco después, se le asignaba un puesto en la Flota del Canal y, el 17 de febrero de 1801 recibía la orden de incorporarse a la flota de Sir Parker —la que debía operar en el Báltico—, a quien se presentó el 2 de marzo.

Inglaterra tuvo la fortuna de contar con un jefe como Nelson —sin duda el más genial de los almirantes de la historia— y también con la habilidad de sus dirigentes, que supieron aprovecharlo y situarlo siempre en los lugares en que su presencia era más conveniente. El primer Lord del Mar, Spencer, había entregado a Parker el mando de la Flota del Báltico considerando que hacía falta un jefe prudente, en el que predominasen las condiciones diplomáticas sobre la combatividad, puesto que debía tratar con naciones con las que no se estaba en guerra. Pero el 21 de febrero Spencer fue sustituido por Jervis —Lord St. Vincent—, que hasta entonces había mandado la Flota del Canal. Fue seguramente éste quien, suponiendo que la misión en aguas del Báltico podría ser más difícil de lo que se suponía y no deseando hacer a Sir Parker el desaire de retirarle el mando, colocó a su lado a Nelson —de quien era maestro y apasionado admirador— para el caso de que se tuviera que combatir.

Parker no tenía demasiada prisa en partir con su escuadra, a diferencia de Nelson, siempre presto para la acción. Además de la situación estratégica, una serie de circunstancias le hacían tener prisa por solucionar el problema del Báltico y no se recataba en demostrarlo. *El tiempo es nuestro mejor aliado* —escribía a Lord St. Vincent— *y espero que no le abandonemos como nuestros aliados nos han abandonado*. Sabía que si dejaba pasar el invierno, la *Neutralidad Armada* tendría más tiempo para sus preparativos y podría contar con los navíos rusos, a la sazón bloqueados por los hielos en Cronstadt. Comprendía que el único enemigo de alguna entidad en el mar era Rusia, a quien debía ser la primera en atacar; *vencer a Dinamarca* —escribía— *es solo cortar una rama, en tanto que vencer a los rusos es cortar el tronco*. Sin Rusia la coalición se desharía sola, pero para ello no debía perderse un solo día.

En el mar.

Por fin, el 12 de marzo, la flota de Sir Parker zarpó hacia el Báltico. Estaba compuesta por 15 navíos, 6 fragatas y corbetas y varios cañoneros y bombardas, incorporándosele más navíos, hasta llegar a veinte. Nelson izó su insignia en el *St. George*, haciéndolo su jefe en el *London* y el contralmirante Grave en el *Defiance*. Durante la travesía, los marinos de Nelson pescaron un enorme rodaballo que éste, siempre atento con sus jefes, ordenó llevarse *para la mesa de Sir Parker*. El 19 de marzo anclaron en punta Ska-jen, extremo norte de la península danesa.



La batalla vista desde Copenhague.

LA SUBLIME DESOBEDIENCIA DE NELSON EN COPENHAGUE

La posición de los daneses se veía favorecida por las dificultades que entraña la navegación a vela por sus angostos estrechos —Sund, Gran Belt y Pequeño Belt—, alguno de los cuales debe franquearse para llegar a Copenhague. Nelson quería que los barcos siguieran adelante hasta situarlos delante de la capital danesa, pero el prudente Parker confiaba en los arreglos diplomáticos antes que atacar a una potencia con la que se estaba en paz. Por ello prefirió mantenerse alejado, en tanto que el plenipotenciario inglés Vensittart partía en la fragata *Blanche* para presentar el ultimátum británico que, desde luego, no era demasiado blando: Dinamarca debía abrir sus puertas a los barcos ingleses pues, en caso contrario, Copenhague sería bombardeada. Esta gestión le parecía innecesaria a Nelson, nervioso en su espera, que escribía así a Emma Hamilton: *Se dice que anclaremos ante Cronenburg para que nuestros ministros negocien. ¡Qué necedad! ¡Como si no negociarían mejor con nuestra flota anclada delante de Copenhague! ¡Detesto a los chupatintas! ¡Los barcos de guerra ingleses formando una flota, son los mejores diplomáticos del mundo!*

El 23 de marzo regresó Vensittart con la noticia de que el ultimátum no había sido aceptado y dando informes sobre la artillería de los fuertes que dominaban los estrechos y de la importancia de las defensas que se habían dispuesto en Copenhague. Parker, indeciso sobre lo que debía hacer, convocó un consejo, lo que fue motivo de alegría para Nelson, que escribió así a Emma: *Hoy estoy seguro de que nos batiremos. Me ha mandado llamar. Mientras pensó que era cosa de juego, me tuvo entre bastidores.* Se celebró en el *London*, con Parker, Nelson, Grave y los capitanes más antiguos y el plenipotenciario Vensittart. Este último se sentía muy pesimista y opinaba que la flota sería batida si se presentaba ante Copenhague, idea que compartían Parker y su jefe de Estado Mayor, Otway. Sólo Nelson se mostró disconfor-



Thomas Masterman Hardy, el fiel capitán de bandera de Nelson.



El capitán Riou (1758-1801), muerto a bordo de la fragata *Amazon*, delante de la fortaleza de las Tres Coronas.

me rebatiendo todas las objeciones que se le hacían. Despreciaba las dificultades del paso por el Sund o por el Gran Belt —*pasaremos por donde queramos*, decía— y no temía combatir contra los fuertes o las naves danesas. Sin embargo, se decidió enviar a Vensittart a Inglaterra para que informara sobre la situación. Esto irritó a Nelson, siempre con prisas y le impulsó a escribir su célebre carta a Sir Parker, instándole a no perder más tiempo. Los razonamientos y la combatividad del vencedor de Aboukir debieron pesar en el viejo almirante que, el 26, ordenó zarpar a sus buques. Pero al embarcar el Gran Belt, surgió de nuevo su indecisión y decidió fondear a 6 millas de Cronenburg; temía pasar aquel estrecho prefiriendo hacerlo por el Sund, a pesar de las fortalezas de Cronenburg y Elsidor a las que se suponía poderosamente artilladas. Nelson se irritaba no pudiendo comprender tanta prudencia ante enemigos más aparentes que reales: *Me importa un cuerno por donde pasemos con tal de que nos batamos*.

Al día siguiente, Parker preguntó al gobernador de Cronenburg (coronel Striker) cuál sería su comportamiento si pasaban junto a la fortaleza, respondiendo éste que no lo consentiría. Parker dudó durante los días 28 y 29, aumentando su indecisión al conocer la pérdida del navío *Invincible*, acacida por aquellos días en Hammon's Kowl; pero Nelson estaba seguro de que su momento se acercaba, por lo que transfirió su insignia al *Elephant*, navío de dos puentes y menor calado, más apto para la navegación por los canales. Zarparon el día 30, con la división de Nelson en cabeza, seguido

LA SUBLIME DESOBEDIENCIA DE NELSON EN COPENHAGUE

por la de Parker y en cola la de Grave. Los barcos navegaron pegados a la costa sueca, sin que desde allí nadie los hostilizase y fuera del alcance de los fuertes daneses, cuyos tiros quedaban cortos. Esto provocó algazara entre las tripulaciones, que se burlaban de los daneses. *Creo que nunca se ha despilfarrado más cantidad de pólvora y balas* —escribía Nelson— *pues ni un solo disparo llegó hasta la flota.* Al mediodía la escuadra fondeaba a poniente de la isla Huen. junto a Copenhague.



Lámina danesa mostrando a los defensores de Copenhague (fragmento).

Las defensas danesas.

Alarmados por los preparativos ingleses, los daneses habían dispuesto de algunas semanas para completar la defensa de su capital, volcando en ella sus recursos, que no eran muchos. Su principal ventaja era la de ser cabecera de toda una nación y de tener a sus espaldas la ciudad con todas sus posibilidades, en tanto que la flota inglesa era una expedición alejada de sus bases de apoyo. El canal que conduce a Copenhague y a su puerto estaba perfectamente defendido por el poderoso fuerte Trekoner (Tres Coronas), que disponía de 60 cañones, cuyo número se había elevado hasta 88. Cruzaba sus fuegos con las baterías Crows situadas en un islote artificial para impedir el paso por aquel canal en el que estaban además fondeados varios barcos y pontones armados. Para proteger la ciudad —que se extiende hacia el sur— habían fondeado sobre cuatro anclas una heterogénea serie de barcos: algún navío, navíos rebajados y desarbolados, cascos con artillería (blockships), pequeñas baterías flotantes (praams) y cañoneras, formando una larga línea sobre la costa de Amager, donde habían emplazado además algunas baterías de corto alcance. La idea de constituir la línea de defensa con viejos barcos fondeados era realmente absurda, casi infantil, ya que por su imposibilidad de maniobrar, podían ser atacados uno a uno por varios barcos enemigos a la vez, que pasarían al segundo barco una vez terminaran con el primero y que, además, podrían batirlos en la dirección más propicia, es decir, buscando los ángulos muertos de proa y popa. Tal línea no tenía defensa posible y menos aún ante los magníficamente tripulados barcos ingleses. Hubiera sido preferible concentrar todos sus recursos y artillería en tierra, ya que, como pudo verse, el fuerte Trekoner resultó un obstáculo infranqueable. Por otra parte, aunque los daneses combatieron con extraordinario valor, se trataba en su mayor parte de voluntarios, combatientes improvisados y algunos mercenarios noruegos, cuyo manejo de la artillería tenía que ser forzosamente deficiente. Era comandante de la defensa el comodoro Olfert Fisher, con insignia en el navío *Dannebrog*, siendo su segundo el comodoro Muller.

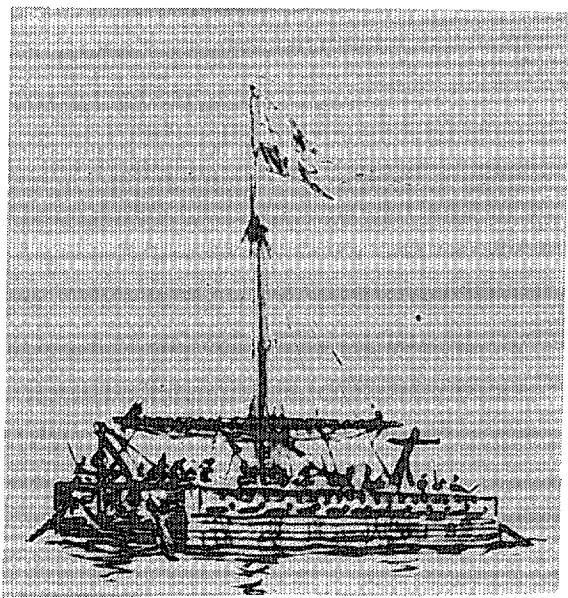
El día 31, Parker y Nelson, en la fragata *Amazon*, hicieron un reconocimiento de las defensas adversarias. Por la noche se celebró consejo de guerra en el cual Nelson sintetizó sus planes, aludiendo a una frase taurina que ya había escrito en su carta a Parker: *en lugar de coger el toro por los cuernos, tenían que asirlo por la cola*. En el reconocimiento se había dado cuenta de la debilidad de la línea enemiga por el sur, por lo que proponía bajar con los barcos por el Outher Channel hasta dejarlos fondeados en la punta Draco; allí, esperar a tener viento favorable para subir por el Paso Real e ir batiendo a los barcos enemigos de abajo arriba. Puesto que iba a dirigir la acción principal, indicó que le bastaba para hacerlo con diez navíos, que debían ser los de menor porte; pero Sir Parker le dio doce, quedándose con los ocho restantes, entre ellos los dos de tres puentes.

El 1 de abril la flota dejó el ancladero de Huen para situarse en la punta

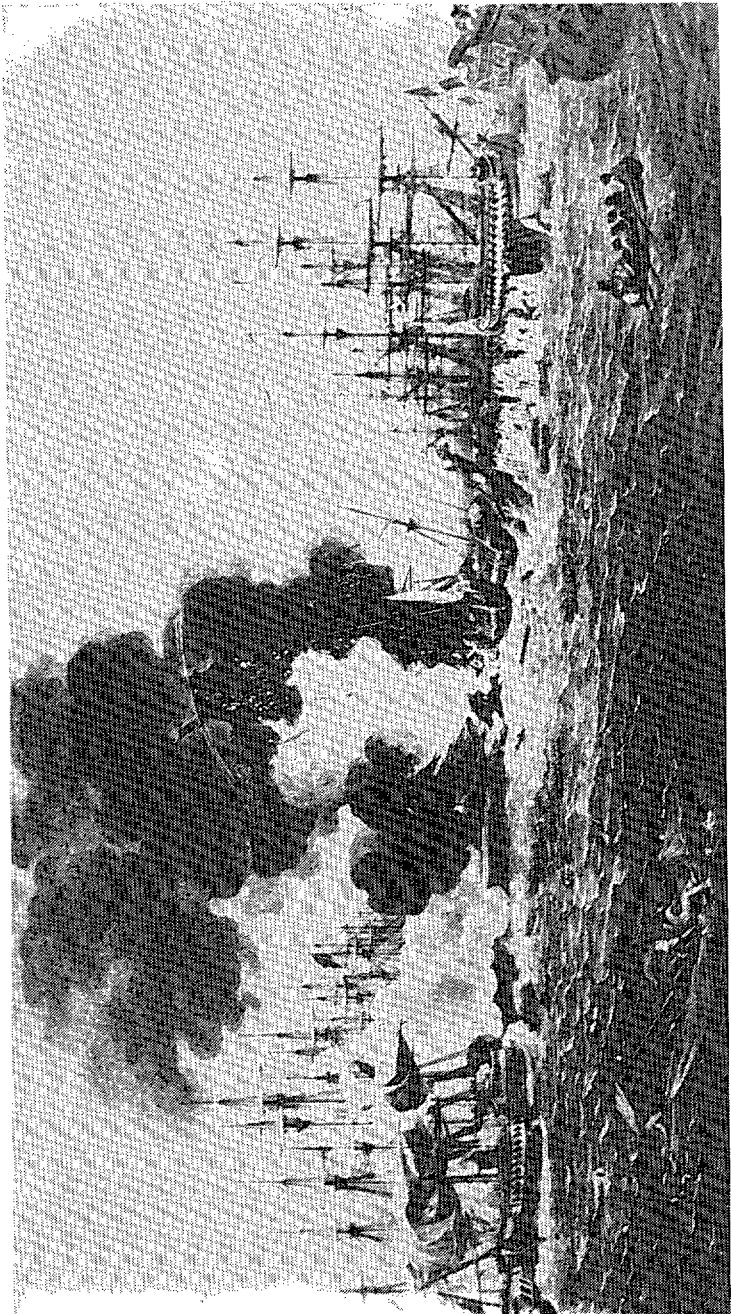
norte del Middle Ground. Nelson realizó un nuevo reconocimiento en la *Amazon* y cuando regresó al *Elephant* ordenó zarpar, descendiendo los barcos de su división por el Outher Channel hasta quedar fondeados junto a punta Draco. Durante la tarde, las lanchas —a las órdenes de Thomas Masterman Hardy, el fiel capitán de banderas de Nelson— sondearon los fondos y colocaron bálizas, regresando a las 11 de la noche al *Elephant*.

Las ideas de Nelson.

Nelson conocía mejor que nadie el extraordinario poder de la flota que tenía a sus órdenes, que sus barcos maniobraban mejor que ningún otro, produciendo la admiración y la envidia de los marinos españoles y franceses, que sus artilleros eran capaces de realizar más disparos en menor tiempo y que sus oficiales cumplirían puntualmente todas sus disposiciones. Tenía la ventaja adicional de saber que mandaba sólo una parte mínima de la Royal Navy, por lo que podía arriesgarla al existir en la metrópoli otras escuadras que acudirían a reforzarle en caso de necesidad. Estaba seguro de que podía batirse con éxito contra todas las flotas unidas de la *Neutralidad Armada* pues, aunque suecos, rusos y daneses hubiesen concentrado todos sus barcos y constituido una flota numéricamente superior, no eran capaces de competir con sus entrenados marinos. *Hubiera preferido que fueran el doble —decía— pues la victoria sería más segura. Contra españoles y franceses hay que*



Batería flotante danesa.



Ataque a la flota danesa. (Grabado de P. W. Tomkins.)

estrechar distancias y combatir; contra los rusos, podemos maniobrar. La división de Nelson era superior a las fuerzas que defendían Copenhague; para aquellos navíos era casi una bagatela vencer a una serie de pontones y baterías tripulados por voluntarios poco instruidos, fondeados además de tal manera que no podían moverse.

Aquella noche, Nelson cenó en el *Elephant* con sus colaboradores más íntimos, el contralmirante Grave, Hardy, Freemantle, Riou, Imman y el coronel Steward, comandante de las tropas que llevaba a bordo. Después, redactó minuciosamente —como era su costumbre— las órdenes para el ataque que debía iniciarse en cuanto soplase el viento favorable del sur. Como en Aboukir, sus barcos iban a combatir fondeados: los cinco primeros navíos debían llegar hasta el quinto barco de la línea enemiga y quedarse allí mirando hacia el norte con una ancla a popa, cañoneando a sus enemigos hasta batirlos uno a uno, avanzando seguidamente por la línea danesa; si algún barco sufría un contratiempo podía picar su ancla y, a favor del viento, salir por el norte del canal. Los otros siete navíos seguirían hacia el norte, por estribor de los anclados, hasta atacar el fuerte de las Tres Coronas desde el sur, que era su parte más débil. Las fragatas, al mando de Riou, tenían libertad de maniobra, colaborando en el ataque a los barcos enemigos desde los ángulos más favorables merced a su menor calado, o bien ocupando los huecos que pudieran producirse, misión en la que también intervendrían los cañoneros y las bombardas. Como siempre, Nelson daba gran libertad a sus capitanes para actuar durante el combate en la forma más conveniente. Simultáneamente, desde el norte, los ocho grandes navíos de Sir Parker deberían amagar hacia la fortaleza de las Tres Coronas pero, basándose este plan en que hubiera viento sur, en realidad estaban condenados a no participar en la acción. La mayor dificultad estribaba en lo peligrosa que pudiera ser la navegación por el canal, mal sondado, sobre el que se tenían pocas noticias y del que los daneses habían retirado señales y balizas. Se decidió que el contra maestre del *Bellona* se encargase de pilotar la flota.

Nelson pasó las primeras horas de la noche redactando estas órdenes, que siete escribientes se encargaron de copiar para ser enviadas a cada capitán. Ya de madrugada consintió en tumbarse un rato en cubierta para seguir vigilándolo todo. A las 6 de la mañana le llevaron la noticia de que se estaba girando viento favorable.

El ataque.

Los barcos zarparon a las 9 horas. Iba en cabeza el *Edgar*, seguido del *Agamenon*, que no pudo doblar la punta del Middle Ground y quedó varado sobre sus anclas. Después pasaron sin dificultad el *Polyphemus* y el *Isis*, pero el *Bellona* y el *Rusell*, que les seguían, encallaron en la arena. Al parecer los ingleses habían decidido navegar ciñéndose al Middle Ground pensando que el canal tenía allí más calado; lo que no era cierto, alcanzaba mayor profundidad en su parte central, que fue por donde pasaron los demás

barcos. Este error hizo que tres navíos no pudieran combatir, quedando reducidos a nueve los que participaron en el ataque. Pero eran suficientes para Nelson.

El *Polyphemus* y el *Isis* se situaron sobre el danés *Provesteen* cañoneándolo por proa y popa, en tanto que la fragata *Desirée*, metida junto al banco, lo tomaba por detrás. El *Elephant*, el *Glatton* y el *Ganges*, concentraban su fuego sobre el *Dannebrog*, barco insignia danés, en tanto que el *Defiance* y el *Monarch* hacían lo mismo con el *Helsteen*. De esta manera los únicos barcos algo importantes de la línea danesa eran atacados por fuerzas superiores y desde ángulos ventajosos. Al norte, cerca de la fortaleza de las Tres Coronas, quedaba un hueco donde el capitán Riou se colocó con las tres fragatas que le habían seguido, aprovechando la libertad de maniobra de que disponía; era el punto más fuerte de la línea danesa y batirlo hubiera sido duro para los navíos y casi imposible para las fragatas. Las bombardas no pudieron acercarse, quedando junto a las arenas del banco, en tanto que las cañoneras, dirigidas por la *Jamaica*, fueron incapaces de avanzar desde el sur.

El combate artillero fue muy violento, con profusión de humo y grandes destrozos en los pontones daneses. Cuatro millas al norte el comandante en jefe, Sir Parker, debía limitarse a intentar que sus navíos más veleros corrieran bordadas procurando alcanzar sus puestos. Le parecía observar que Nelson estaba pasando un mal momento al divisar a tres de sus navíos varados en la arena y las fragatas, en su puesto frente a la fortaleza, estaban sufriendo mucho fuego. Por ello empezó a desanimarse y a madurar la idea de ordenar una retirada general. A ello se oponía su jefe de Estado Mayor, Otway, que consiguió la autorización para ir en un bote a entrevistarse con Nelson, confiando en que, en el tiempo que tardaría en ir bogando hasta allí, se aclararía la situación. Sin embargo Parker no esperó y antes de que llegara, cada vez más alarmado, mandó izar la señal de *suspender el combate*. Eran las 13.15 horas.

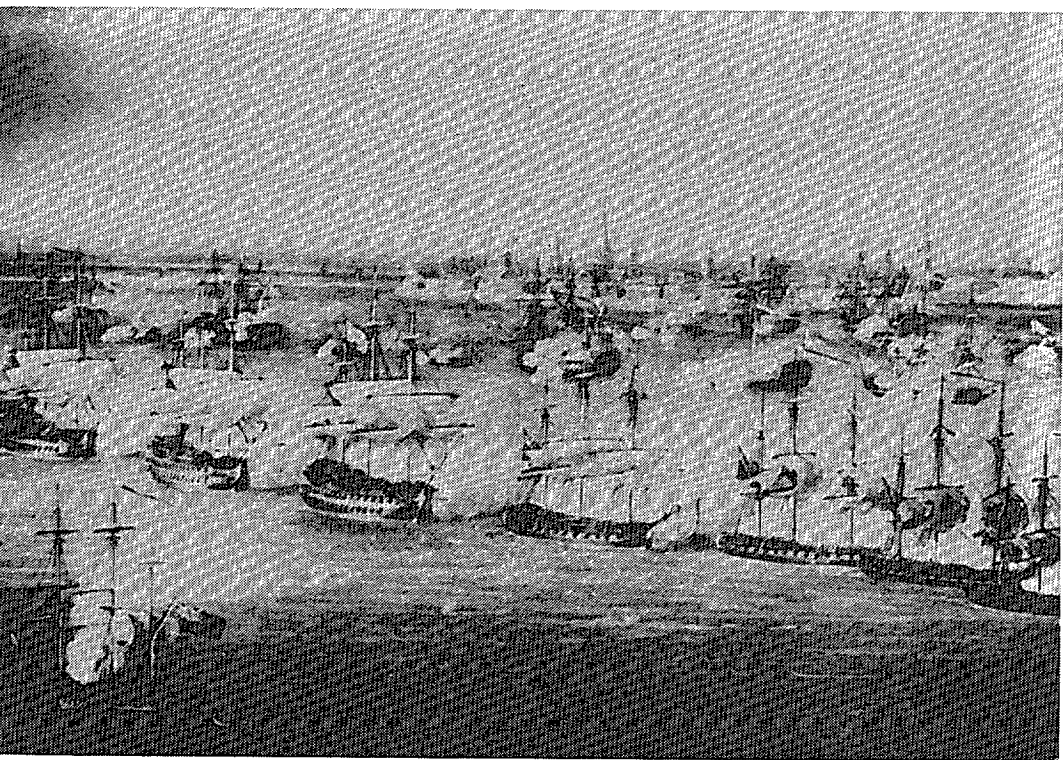
La sublime desobediencia de Nelson.

En realidad, Nelson, aunque sufría bastante fuego, seguía con toda tranquilidad su plan e iba destruyendo sistemáticamente la línea danesa que ya se debilitaba. Por ello, cuando vio la señal izada por su comandante en jefe, que le obligaba a retirarse, decidió no cumplirla por considerarla desacertada. El coronel Steward, que se encontraba a su lado, nos ha dejado el siguiente relato de este momento:

Lord Nelson se encontraba muy animado e incluso heroicamente ingenioso. Una bala atravesó el palo mayor haciendo volar en torno a nosotros algunas astillas y él me dijo sonriente: «Esto se calienta y en cualquier momento puede llegar nuestro último día». Luego, parándose junto a la borda, agregó emocionado una frase que no olvidaré jamás: «Fíjese bien; no quisiera estar en otro sitio por todo el oro del mundo». Cuando el comandante en jefe izó

LA SUBLIME DESOBEDIENCIA DE NELSON EN COPENHAGUE

la señal número 39, el oficial de señales se lo hizo saber; pero él siguió paseando sin darse por enterado. Cuando Su Señoría volvió a pasar, el teniente le preguntó si debía repetir la señal para transmitirla así a sus subordinados, pero Lord Nelson le contestó: «No. Ize la señal de enterado» —para significar que había visto y entendido la señal. Cuando el oficial se dirigía hacia popa, Su Señoría le gritó: «¿Está aún izada la número 16?»— que significaba combatan de cerca y que ondeaba desde el principio de la acción. El oficial contestó afirmativamente y Lord Nelson añadió: «Cuidese de mantenerla bien en alto». Luego continuó paseando por el puente dando visibles muestras de agitación y moviendo el muñón del brazo, como solía hacer en tales casos. Después de unos pasos, me dijo de pronto: «¿Sabe usted lo que han izado a bordo del comandante en jefe?... ¡La número 39!» Le pregunté lo que significaba y me repuso: «¡Oh! Desistid del combate. ¡Desistid del combate!» y añadió alzando los hombros: «¡Que Dios me condene si obedezco!». Creo recordar que también dijo al capitán Foley: «Ya sabe, Foley, que tengo un solo ojo. A veces tengo el deber de estar ciego» y, aplicándose el catalejo al ojo que le faltaba, exclamó: «decididamente yo no veo esa señal».

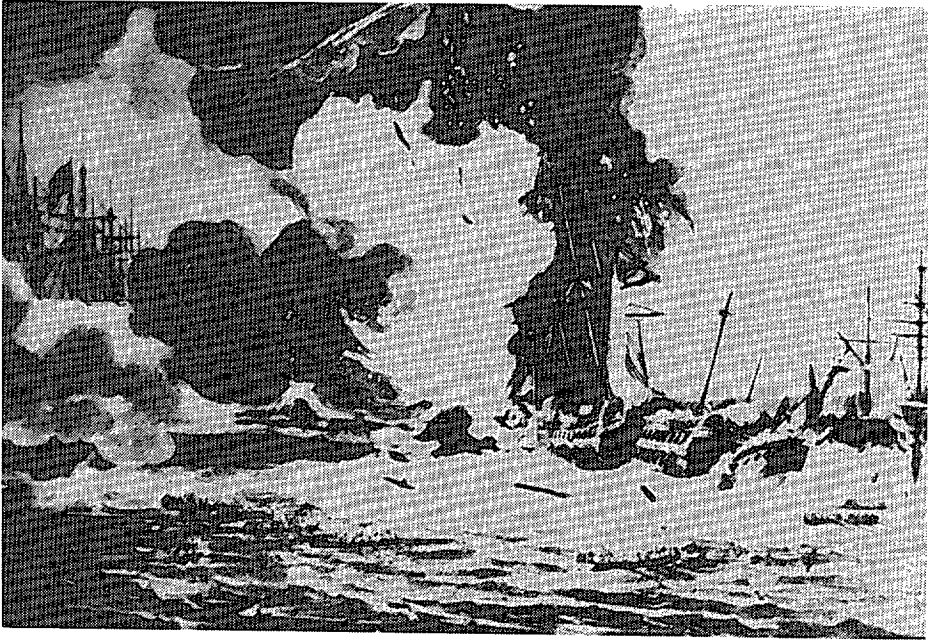


Batalla de Copenhague. En primer término la línea inglesa, en medio la danesa y al fondo la ciudad de Copenhague. (Fragmento de un cuadro de Nicholas Pocock. Museo de Greenwich.)

De esta forma, el *Elephant* contestó a la orden de Sir Parker con la señal de inteligencia pero sin repetirla, lo que quería decir que aunque la había visto no daba la orden de cumplirla. El vicealmirante Grave, no acertando a comprender lo que pasaba, repitió la señal, pero *por una feliz casualidad o intencionadamente* siguió arbolando la número 16, por lo cual todos sus barcos prosiguieron el combate. En cambio, la escuadrilla de fragatas —situada más cerca de Parker— obedeció la orden y se alejó del combate, pasando por delante de la fortaleza; el capitán Riou, *valiente entre los valientes*, resultó muerto al ser alcanzada la *Amazon* cuando ya presentaba su popa al *Trekoner*. Pero ningún navío de línea dejó su puesto.

Y es que, cuando Nelson había trabado combate, era como un bulldog que no suelta su presa por más castigo que reciba. Además de su extraordinario valor, calculaba fríamente la situación y sabía que iba a terminar con la resistencia enemiga, ya muy quebrantada. En cambio, si se retiraba, sus barcos debían pasar uno a uno por delante del fuerte de las Tres Coronas, lo que podía ser peligroso. Proseguir el combate significaba la victoria; retirarse era, sin duda, una derrota. Todas estas consideraciones pesaron en su decisión de incumplir la orden, decisión gravísima que podía llevarle a un consejo de guerra, pero que entraría en la historia como *la sublime desobediencia de Nelson en Copenhague*. Hombre fogueadísimo, táctico insuperable, estaba convencido de que sus decisiones eran más oportunas que las de su insignificante comandante en jefe. Sabía que *la desobediencia* —a decir de nuestro Mateo Mille—, *cuando es reveladora de un temperamento superior, no es censurable*. Como escribe muy bien Mahan, *el ademán de llevarse el catalejo al ojo perdido fue, aunque sin intención, de un simbolismo perfecto*: consideró que era su deber ignorar a un jefe que en realidad le era inferior. Estaba convencido de que el jefe que se encuentra en plena batalla tiene muchos más elementos de juicio que el que está alejado de la misma, convencimiento que le llevaba a dejar a sus subordinados en amplia libertad de tomar decisiones según lo aconsejaban las circunstancias. Por otra parte se sentía totalmente respaldado por todos los marinos a sus órdenes y por sus superiores —entre ellos Lord St. Vincent en el Almirantazgo—, que le escribía días después: *La conducta de Usía motiva nuestra constante admiración. No soy quien para hacer comparaciones, pero todos dicen que Nelson solo hay uno*. En realidad eran sus amigos, sus admiradores y habían sido sus maestros, por lo que cabía esperar que comprenderían su decisión.

Algunos autores suponen que cuando Nelson expuso su plan de ataque a Sir Parker y fue encargado de la acción principal, llegaron al acuerdo de que en el caso de tener que retirarse, para facilitar las cosas, el comandante en jefe izaría la orden de retirada, pero que ésta tendría sólo valor facultativo, con el objeto de eximir de responsabilidades a Nelson si tenía que dejar el combate. Hay muchas razones para suponer que tal acuerdo nunca existió: Nelson manifestó horas después que *había combatido contra las órdenes recibidas y que tal vez lo ahorcarían por ello*; Sir Parker fue censurado y relevado del puesto, sin que nadie le defendiera. Entre las virtudes de Nelson



Explosión del navío danés *Dannebrog*.

figuraba sobre todas la generosidad y la lealtad a sus compañeros, por lo que es difícil creer que se hubiera callado si en realidad estaba facultado por el mismo Parker para desobedecer aquella orden. Además, si tal entendimiento hubiera existido, hubiera quedado reflejado en las meticulosas órdenes de Nelson a sus capitanes, aclarándoles cuál debía ser su comportamiento ante las señales que pudieran izarse en el buque insignia y sabemos que Grævedudó, en tanto que Riou cumplió lo ordenado y se retiró del combate.

La victoria.

A las 14 h. la mayoría de las baterías danesas habían cesado el fuego, incendiadas y hundidas, unas y otras a la deriva sobre el banco. La *Dannebrog* tenía fuego a bordo y sólo disparaban dos de sus piezas, estando muerta o herida la mayor parte de su tripulación, por lo que el comodoro Fisher había transbordado a la *Helsteen* y de allí a la fortaleza de las Tres Coronas. Los capitanes del *Elephant* y del *Glatton*, al ver algunos barcos daneses sin bandera —derribada por la artillería—, mandaron lanchas para apoderarse de ellos, pero siguieron defendiéndose y dispararon contra las lanchas, por lo que los ingleses prosiguieron el combate. Poco después la *Dannebrog* (capitán Braun que, herido, había sido relevado por Lemming) zozobró sobre un bajo, terminando por explotar a las 4.30 h. También estaban aniquilados los dos *praams* que la flanqueaban, que mandaba el teniente Villemoes.

Entonces, Nelson decidió enviar un ultimátum al príncipe heredero de Dinamarca, que escribió de su puño y letra, con los siguientes curiosos términos: *A los daneses, hermanos de los ingleses. El vicealmirante Nelson tiene la orden de no dañar a Dinamarca, en cuanto deje de hacer resistencia. La línea defensiva que cubría la costa se ha rendido a la bandera británica. Hágase cesar el fuego para que él pueda tomar posesión de sus presas pues, de lo contrario, las hará incendiar y volar con todos los valientes que las han defendido. Nelson y Bronté.* En realidad, no era verdad que la línea danesa se hubiera rendido, pero Nelson tuvo la habilidad de darlo por sentado para conseguir un alto al fuego. El Príncipe no aceptó el ultimátum, pero envió a uno de sus ayudantes —el general Lindholm— y, en cuanto subió al *Elephant*, Nelson ordenó suspender el fuego e izar la bandera de parlamento. Aunque los daneses habían sufrido graves pérdidas, no estaban vencidos y, si hubieran seguido combatiendo habrían podido colocar a los ingleses en una difícil situación, ya que su número de bajas era de 1.200 —300 más que en Aboukir— y aunque no tenían contra quién combatir, tampoco podían atacar la costa, y retirarse en combate hubiera causado mal efecto. Si Nelson había conducido perfectamente el ataque, estuvo genial forzando unas conversaciones y llegando al acuerdo de cesar momentáneamente las hostilidades en el momento en que nadie podía dudar de que él era el vencedor, permitiendo a los daneses evacuar sus heridos, en tanto que destruía o se apoderaba de los maltrechos cascos de los barcos adversarios. Conseguido este alto al fuego en la línea de combate, envió al general Lindholm a Sir Parker, que se encontraba a seis millas en el *London*, para un acuerdo definitivo; entretanto, salió con sus barcos por el norte del canal. Durante esta maniobra vararon el *Elephant* y el *Defiance* —pasando Nelson al *St. George*—, siendo pues cinco los navíos que estaban encallados en la arena, lo que hubiera representado una grave preocupación de no haber llegado el alto al fuego.

Durante dos días, ambos adversarios permanecieron esperando, sin combatir. El 4 de abril, Nelson —en quien Sir Parker había delegado para que se ocupara de las negociaciones— bajó a tierra en compañía de los capitanes Hardy y Freemantle para visitar al príncipe heredero, que no parecía dispuesto a aceptar un armisticio, temiendo la actitud que pudiera tomar Rusia. El pueblo danés, justamente indignado por el ataque de una nación con la que estaba en paz, le abucheó en las calles. El 9, hizo una nueva visita al Kromprinz, acordando una tregua de 16 semanas, tiempo que juzgaba suficiente para atacar a Suecia y Rusia. Durante estas negociaciones llegó la noticia del asesinato del Zar Pablo I, que era el alma de la coalición, lo que influyó en el ánimo de los daneses y fue en definitiva el principio del fin de la *Neutralidad Armada*.

El 12 de abril, la flota inglesa entró en el Báltico dispuesta ahora a amedrentar a suecos y rusos. Aunque cabía suponer que ya no se realizarían operaciones serias, Nelson se incorporó apresuradamente al *Elephant* en una ballenera, pensando de que pudieran combatir sin él. La escuadra quedó fondeada en la bahía de Kjöge, donde llegaron noticias de que la escuadra

LA SUBLIME DESOBEDIENCIA DE NELSON EN COPENHAGUE

sueca, al mando de Palmquist, había sido vista a lo largo de Bornholm, por lo que se realizó una descubierta sobre Carlskrona; pero los suecos ya no tenían demasiadas ganas de combatir.

El 5 de marzo Sir Parker fue llamado a Inglaterra, quedando la escuadra al mando de Nelson. Siempre diligente, zarpó el 7 de mayo hacia Reval para combatir a los 12 navíos que se decía estaban en aquel puerto pero que, en realidad, habían zarpado para Cronstadt. Allí se enteró de la proclamación de Alejandro I como nuevo Zar y de sus buenas disposiciones al ordenar a sus barcos que no combatieran con los ingleses, pidiendo a Nelson que se retirara de sus aguas y anunciándole haber levantado el embargo de los mercantes retenidos en los puertos rusos. La *Neutralidad Armada* había dejado de existir.

El 19 de junio, Nelson, llamado de Inglaterra, entregó el mando a Sir Charles Pol y se embarcó en el bergantín *Kite*, rumbo a Yarmouth, donde llegó el 1 de julio. Nada más desembarcar, corrió a ver a Emma, decidido a disfrutar de una temporada de descanso. *Cuando nuestro glorioso Nelson*—es-



Última salida de Nelson de Inglaterra, en mayo de 1803.

cribe ésta— *llegó a casa enfermo y fatigado después del glorioso 2 de abril, pensamos que le convendrían los frecuentes cambios de aire y fuimos a pasar tres o cuatro días en distintos lugares. Uno de ellos fue Bush, en Staines, delicioso punto sobre el Támesis, con un bello jardín.*

Pero no duró mucho la tranquilidad, al llegar noticias del Gran Ejército que Napoleón preparaba en Boulogne. Inglaterra necesitaba de nuevo a Nelson y se le dio el mando del *Scuadron of Particular Service* el 24 de julio, dedicándose a hostigar a los franceses. Luego, la temporada más larga de reposo con Emma, la muerte de Sir William Hamilton... finalmente, el 16 de mayo de 1803 era nombrado comandante de la Flota del Mediterráneo e izaba su insignia en el *Victory*, para zarpar el día 20 de Inglaterra. Ya no regresaría.

LA SUBLIME DESOBEDIENCIA DE NELSON EN COPENHAGUE

BARCOS PRESENTES EN EL ATAQUE A COPENHAGUE

INGLESES

DANESES

Navío <i>Elephant</i> . Nelson.	76 piezas (Cap. Foley).	Navío <i>Elephanten</i>	70 piezas (rebajado)
Navío <i>Defiance</i> . Graves.	74 piezas (Retalick)	Navío <i>Mars</i>	70 piezas (rebajado)
Navío <i>Monarch</i>	74 piezas (Mosse)	Navío <i>Trekroner</i>	74 piezas
Navío <i>Bellona</i>	74 piezas (Thompson)	Navío <i>Danmark</i>	74 piezas
Navío <i>Edgar</i>	74 piezas (Murray)	Navío <i>Infodstreten</i>	60 piezas
Navío <i>Rusell</i>	74 piezas (Cumming)	Navío <i>Helsteen</i>	60 piezas
Navío <i>Ganges</i>	74 piezas (Freemantle)	Navío <i>Dannebrog</i>	74 piezas (Braun) (Fisher)
Navío <i>Glatton</i>	54 piezas (Bligs)	Navío <i>Provesteen</i>	56 piezas (rebajado)
Navío <i>Isis</i>	50 piezas (Walker)	Navío <i>Sjoelland</i>	56 piezas (Muller)
Navío <i>Agamenon</i>	64 piezas (Francourt)	Batería <i>Nidelven</i>	
Navío <i>Polyphemus</i>	64 piezas (Lawford)	Batería <i>Isis</i>	
Navío <i>Ardent</i>	64 piezas (Bertie)	Batería <i>Hjolperon</i>	
Fragata <i>Amazon</i>	(Riou)	Batería <i>Sohesten</i>	
Fragata <i>Desiree</i>	(Imman)	Batería <i>Aggershuuts</i>	
Fragata <i>Blanche</i>	(Hamond)	Batería <i>Gerner</i>	
Fragata <i>Alcmena</i>	(Sutton)	Batería <i>Haien</i>	
Corbeta <i>Dart</i>	(Devonshire)	Batería <i>Niborg</i>	
Cobeta <i>Arrow</i>	(Bolton)	Corbeta <i>Charlotte Amelie</i>	
Corbeta <i>Cruiser</i>	(Brisbane)	Corbeta <i>Elven</i>	
Bergantín <i>Happy</i>	(Birchall)	Corbeta <i>Kranborg</i>	
Bergantín <i>Discovery</i>	(Cunn)	Corbeta <i>Svuerd Foren</i>	
Bergantín <i>Jamaica</i>	(Rose)	Corbeta <i>Rendsborg</i>	
Brulote <i>Zephir</i>	(Upton)	Pontón <i>Serpent</i>	
Brulote <i>Otter</i>	(M'Konley)	Pontón <i>Siland</i>	
Bombarda <i>Sulphur</i>	(Witter)	Pontón <i>Valkirien</i>	
Bombarda <i>Akla</i>	(Haterhill)		
Bombarda <i>Explosion</i>	(Martin)		
Bombarda <i>Zebra</i>	(Clay)		
Bombarda <i>Terror</i>	(Rowley)		
Bombarda <i>Vulcan</i>	(Waston)		
Cañoneras: 6			
Navío <i>London</i> . Parker	98 piezas (Domett)		
Navío <i>Defence</i>	74 piezas (Paulet)		
Navío <i>Ramillies</i>	74 piezas (Barlow)		
Navío <i>Raisnable</i>	64 piezas (Dilkes)		
Navío <i>St. George</i>	98 piezas (Hardy)		
Navío <i>Saturn</i>	74 piezas (Lambert)		
Navío <i>Veteran</i>	64 piezas (Dickson)		
Navío <i>Warrior</i>	74 piezas (Tyler)		